Kusursuz Fırtına

Sebastian Junger

ÖZEL FİYAT
7.50 TL

Denizle Savaşanların Gerçek Hikayesi



KUSURSUZ FIRTINA

Galata Yayıncılık: 640
Galata Roman

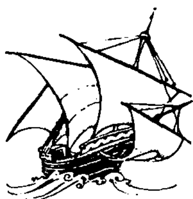
KUSURSUZ FIRTINA
Sebastian Junger
Kitabın Özgün Adı
The Perfect Storm

Genel Yayın Yönetmeni: **Erdoğan Yenice**
Yayına Hazırlayan: **İlyas Burak**
İngilizceden çeviren: **Koray Atak**
Sayfa Düzeni: **İlknur Muştu**
Kapak Tasarım: **İlknur Efe**
Basım-Cilt: **Barış Matbaası**
Davutpaşa Cad. Güven San. Sit. C Blok No:219 Zeytinburnu-Topkapı/İSTANBUL
Tel: 0212 674 85 28 Faks: 0212 674 85 29

Cep Boy Birinci Baskı: Ocak 2010 / 3000 Adet
Yayıncı Sertifika No: 10865
ISBN: 978-975-322-540-3

SİSTEM YAYINCILIK VE MAT. SAN. TİC. A.Ş.
SİSTEM KİTABEVİ
Şehit Muhtar Mah., Tarlabaşı Bulvarı, Utarit Sok., No: 7
Taksim - Beyoğlu / İstanbul
Tel: (212) 293 83 72 pbx Fax: (212) 293 66 71
E-posta: sistem@sistem.com.tr
web: http://www.sistem.com.tr

KUSURSUZ FIRTINA



Sebastian Junger

Çevirmen: Koray Atak



ÖNSÖZ

DENİZDE kaybolan altı adamın son günlerini yeniden canlandırırken önümde bazı ciddi sorunlar duruyordu. Bir yönden, gazetecilik eseri sayılacak tamamen gerçek olaylara dayanan bir kitap yazmayı istedim. Diğer yönden ise, hikâyenin bir yığın teknik ayrıntı ve varsayım altında boğulmasına izin veremezdim. Bu nedenle hikâyeyi daha ilginç kılmak için ikinci dereceden önemli bazı kısımlarla oynayarak –konuşmalar, kişisel fikirler, günlük hayat– olayı romanlaştırmayı düşündüm, fakat bu aktarabileceğim gerçeklerin doğruluk değerinin azalmasını göze almak demekti. Sonunda gerçeklere mümkün olduğunca geniş bir alanı kapsayacak şekilde sımsıkı bağlanmakta karar kıldım. Örneğin talihsiz teknede tam olarak neler olduğunu bilmiyorsam, benzer koşulları yaşamış ve kurtulmuş insanlarla konuşacaktım. Onların deneyimleri sayesinde *Andrea Gail'*de bulunan altı adamın başlarından neler geçtiği ve belki de neler hissettikleri konusunda oldukça iyi bir tanımlama elde edebileceğimi düşündüm.

Sonuç olarak kitapta çeşitli ağızlardan bilgiler mevcut. Tırnak işareti içinde kalan her şey karşılıklı veya telefonla yaptığım röportajların ürünüdür; sadece dil-

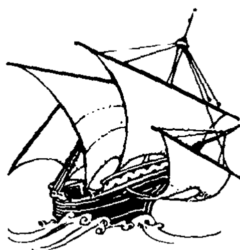
bilgisine uyması ve anlam karışıklığına yol açmaması için ufak değişiklikler yapılmıştır. Tüm diyaloglar halen hayatta olan insanların hatıralarına dayanmaktadır ve tırnak işaretine alınmadan konuşma tarzıyla verilmiştir. Hiçbir diyalog uydurma değildir. Aynı şekilde telsiz konuşmaları da insanların söylediklerine dayanmaktadır ve metinde italik harflerle belirtilmiştir. Basılmış eserlerden yapılan alıntılar, italiktir ve metnin bütünlüğünü bozmamak için bazı yerlerde kısaltılmıştır. Meteoroloji, dalga hareketi, gemi stabilitesi gibi teknik konulardaki bilgiler kendi kütüphane araştırmalarıma dayanmaktadır. Gemi ve deniz hakkında daha fazla bilgi sahibi olmak isteyenlere William Van Dorn'un, kapsamlı ve oldukça ilginç bir kitabı, "*Gemicilik Oseanografisi*"ni, tavsiye ederim.

Kısaca söylemek gerekirse, tam olarak bilinmesi asla mümkün olmayan bir olayı, olabildiğince eksiksiz bir hikâyeyle kaleme aldım. Bilinmezlik unsurunun yazım aşamasında kitabı ilginç hale getirdiği bir gerçek, umarım sizin için de okuması öyle olur. Kitaba "*Kusursuz Fırtına*" ismini verip vermemekte bazı endişelerim vardı, ama sonunda niyetimin yeterince açık olduğuna karar verdim. *Kusursuz* sözcüğünü meteorolojik anlamda kullanıyorum: Kesinlikle bundan daha kötü olamayacak bir fırtına. Bu asla denizde yaşamını yitiren denizcilere veya onlar için hâlâ yas tutan insanlara yapılan bir saygısızlık olarak düşünülmemeli.

Fırtınadaki deneyimim, Gloucester'ın arka sahilinde durarak otuz metrelik dalgaların Ann Burnu'na vuruşunu seyretmekle sınırlıydı, zaten karadan tüm gö-

rülebilen de buydu. Ertesi gün gazetede bir Gloucester teknesinin denizde kaybolmuş olabileceğinden endişe duyulduğunu okudum, yazıyı kestim ve çekmeceme koydum. Daha onu tanımadan, *Kusursuz Fırtına*'yı yazmaya başlamıştım.

GEORGES SIĞLIĞI
1896

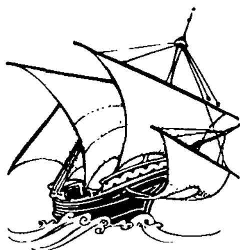


KIŞ ortasında bir gün, Massachusetts kıyıları açıklarındaki bir uskumru uskunasının tayfaları, içinde not olan bir şişe fark ettiler. Uskuna Georges Sığlığı bölgesindeydi, balıkçılık için dünyanın en tehlikeli sahalarından birisiydi; üstelik içinde not olan bir şişe gerçekten kötüye işaretti. Güvertede bulunan tayfalardan biri şişeyi kepçeyle sudan çıkardı, üzerindeki yosunlar temizlendi ve kaptan şişenin mantarını çıkardıktan sonra bir araya toplanmış tayfasına döndü: "Georges Sığlığı'nda işi bitmiş palamar ve dümenimizle su alıyoruz. İki kişiyi dalgalar aldı götürdü ve palamarımızla dümenimizi kaybettiğimiz için tüm ümitler tükendi. Bu notu bulan, bunların bilinmesini sağlasın. Tanrı bize acısın."

Not geçen sene Gloucester'dan denize açılan Falcon *teknesinden atılmıştı. O günden beri tekneden haber alınamamıştı. Georges yakınlarında palamarını koparmış bir tekne, yan yatarak sığ bir yere vuruncaya kadar sürüklenir ve karinayı durmaksızın döven dalgalarla paramparça olur.* Falcon *tayfasından biri, baş kasaradaki bir ranzaya kendisini sıkıca dayayıp, bir gemici fenerinin dalgalanan ışığı altında öfkeyle bunları yazmış olmalı. Artık her şey bitmişti ve teknedeki herkes bunu biliyor olmalıydı. Batan bir gemide insanlar ne yapar? Sıkıca birbirlerine mi kenetlenirler? Elden ele viski mi dolaştırırlar? Ağlarlar mı?*

Bu adam bir kağıt parçasına yirmi adamın bu dünyadaki son dakikalarını kaydetmiş. Ardından şişeyi mantarlayıp, küpeşteden denize fırlatmış. Cehennemde buna imkânım olmayacak, diye düşünmüş olmalı. Ve tekrar aşağıya inerek derin bir nefes almış. Sakinleşmeye çalışarak kendini denizin ilk darbesine hazırlamış.

GLOUCESTER, MASS.[1*] *1991*



[1*] Massachusetts

Satın aldığınız aslında balık değil, insanların hayatları.

– Sir Walter Scott-
Antikacı, 11. Bölüm

ÇİSELEYEN güz yağmuru ağaçların arasından kayıp düşüyor. Okyanusun kokusu öylesine yoğun ki, havayı yalasanız neredeyse tadını alacaksınız. Kamyonlar Rogers Caddesi boyunca homurtuyla ilerliyor ve tişörtlerine balık kanı bulaşmış adamlar teknelerin güvertesinden birbirlerine bağırıyorlar. Altlarında okyanus, siyah temel kazıklarına kadar kabarıp yükseliyor ve alçalarak tekrar asalak midyelerin yanına iniyor. Bira kutularıyla kullanılmış strafor parçaları yükselip alçalırken, dökülmüş motor yağı birikintileri yüzeyde rengârenk devasa denizanaları gibi dalgalanıyor. Tekneler sallandıkça halatlar gıcırdıyor, martılar şikayetçi oluyor bundan ve alçalıp konarak şikayetlerini daha yüksek sesle ifade ediyorlar. Rogers Caddesi'nde karşıya geçip, Crow's Nest'in arka kapısından içeri giriyor ve beton merdivenlerden çıkarak, halı kaplı koridorda ilerliyoruz, soldaki kapılardan birini açıyoruz, 27 numaralı odanın çift-kişilik yatağına serilmiş Bobby Shatford, üstünde bir çarşaf, yatmış uyuyor.

Bir gözü morarmış. Bira kutularıyla yiyecek paketleri odanın etrafına saçılmış, bir de içinden tişörtler, fa-

nilalar ve kot pantolonlar sarkan spor çantası duruyor yerde. Yanında uyuyan kız arkadaşı, Christina Cotter. Kırklı yaşlarının başlarında, kestane rengi saçları ve sert ifadeli ince yüzüyle oldukça alımlı bir kadın. Odada bir televizyon, üstü aynalı alçak bir konsol ve lise kantinlerinde görmeye alıştığımız türden bir sandalye var. Naylon yastık kılıfı sigara yanıklarıyla dolu. Pencere, üzerinden kamyonların ihtiyatla ilerleyerek balıkçı koylarına ulaştıkları Rogers Caddesi'ne bakıyor.

Yağmur hâlâ yağıyor. Caddenin öbür tarafında balıkçı teknelerinin yakıt aldıkları Rose Marine ve denizin ufak bir girintisinin hemen karşısında ise teknelerin yakaladıkları balıkları indirdikleri State Fish İskelesi bulunuyor. State İskelesi aslında kazıkların üzerine kurulu kocaman bir park alanı ve uç tarafta, diğer bir deniz girintisinin karşısında bir tersaneyle, annelerin çocuklarını oyun için getirdikleri ufak bir park var. Parka göz atarken, Haskell Caddesi'nin köşesinde ünlü Bostonlu mimar Charles Bulfinch tarafından inşa edilmiş, çok zarif tuğla bir ev dikkati çekiyor. Ev ilk yapıldığında Boston'daki Washington ve Summer caddelerinin köşesinde bulunuyordu, fakat 1850'de bocurgatla kaldırıldı, tekerlekler üstünde bir mavnaya taşındı ve Gloucester'a nakledildi ki burası Bobby'nin annesi Ethel'in dört oğluyla iki kızını büyüttüğü evdir. Ethel on dört yıldır gündüzleri Crow's Nest'te barmeydlik yapmakta. Büyükbabası bir balıkçıydı, ayrıca kızlarının her ikisi de balıkçılarla sözlenmişti ve oğullarının dördü de şurada ya da burada balıkçılık yaparlardı. Çoğu hâlâ yapıyor.

Crow's Nest'in pencereleri, şafak vakti soğutmalı kamyonların kullandığı bir caddenin üstünde, doğudan yeni doğan günü karşılıyor. Pansiyon müşterileri genellikle geç saatlere kadar uyumazlar. Sabah sekiz civarlarında Bobby Shatford da uyanmaya çabalıyor. Lepiska, kahverengi saçları, çukur yanakları ve epey iş güç geçirmiş adaleli yapısı var. Birkaç saat içinde, Grand Sığlığı'na bir aylığına sefere çıkacak *Andrea Gail* adlı kılıçbalığı teknesinde olması gerekiyor. Cebinde beş bin dolarla dönebilir; ya da hiç dönemez. Dışarıda yağmur ince ince yağıyor. Chris inleyip gerinerek gözlerini açıyor ve kısık gözlerle Bobby'ye bakıyor. Gözlerinden biri iyice olgunlaşmış erik renginde.

Bunu ben mi yaptım?

Evet.

Tanrım.

Bir an için Bobby'nin gözünü dikkatle inceliyor. Nasıl oldu da bu kadar sarhoş olabildim?

Birer sigara içip giysilerini üstlerine geçirdikten sonra el yordamıyla alt kata inmeye başlıyorlar. Arka pasaja açılan metal bir yangın kapısını itip, Rogers Caddesi'nin girişine doğru dönüyorlar. Crow's Nest, J.B. Wright Fish Company ve Rose Marine'in tam karşısındaki tek blokluk Faux-Tudor yapısı. Ön tarafa bakan tek parça camdan yapılmış pencerenin kasabadaki en büyük bar penceresi olduğu söylenir. Patronların camdan dışarı atılmaması için bar pencerelerinin bilhassa küçük yapıldığı bir kasabada bu oldukça ayırt edici bir özellik. İçeride bir bilardo masası, kapının yanında duran umumi bir telefon ve at nalı şeklinde

bir bar var. Budweiser bir dolar yetmiş beş sent, ama seferden döner dönmez bara adımını atan ve tüm bara içki ısmarlayan balıkçılara sık rastlanır. Para balıkçının elinden tıpkı suyun ağlardan akıp geçtiği gibi akıp gidiyor; örneğin müdavimlerden biri hesabını bir haftada 4.000 dolar kadar kabartmıştı.

Bobby ve Chris içeri girip etrafa bakınıyorlar. Ethel barın arkasında ve bir çift kasaba sabahçısı daha şimdiden bira şişelerine sıkıca sarılmış bile. Bobby'nin tekne arkadaşı Bugsy Moran biraz sersemlemiş bir halde barda oturuyor. Kötü bir gece miydi? diye soruyor Bobby. Bugsy homurdanıyor. Gerçek adı Michael. Uzun dağınık saçlarıyla kasabada çılgınlığıyla nam salmıştır ve

herkesçe sevilir. Chris onu kahvaltıyı birlikte yapmaya çağırıyor, Bugsy taburesinden sıyrılarak dışarıdaki hafif yağmur altında onlara katılıyor. Chris'in yirmi yaşındaki Volvo'suna atlayıp, kan çanağı gözler ve zonklayan kafalarla White Hen Pantry'ye doğru iniyorlar. Sandviç ve adi güneş gözlükleri satın aldıktan sonra dışarı çıkarak kendilerini günün merhametsiz griliğine bırakıyorlar. Chris onları Nest'e geri götürüyor, oradan *Andrea Gail* tayfasının bir diğer elemanını, 30 yaşındaki Dale Murphy'yi de alarak kasabadan ayrılıyorlar.

Dale'in lakabı Murph, Florida Bradenton Beach'in büyük vahşi boz ayısı. Pösteki gibi kabarık siyah saçları, seyrek sakalları ve köşeli, hemen hemen Moğol gözleri olan bu adam, kasaba çevresinde pek çok bakışa maruz kalıyor. Tüm kalbiyle taparcasına sevdiği üç yaşında bir bebeği var, onun da adı Dale. Eski karısı Debra, üç kez üst üste Güneybatı Florida Bayanlar boks şampiyonu olmuş ve görünüşe bakılırsa küçük Dale de

büyüyünce bir boksör olacak. Murph ayrılmadan önce ona birkaç oyuncak almak niyetinde; Chris bu üç adamı alıp, Good Harbor Beach'teki alışveriş merkezine bırakıyor. Birlikte Ames'e giriyorlar, Bobby ile Bugsy sefer için yedek kazaklar ve soğuğa dayanıklı giysiler alırken, Murph alışveriş arabasını Tonka kamyonları, itfaiyeci kaskları ve ışın tabancalarıyla doldurarak dar koridorları arşınlıyor. Artık arabaya sığdıracak bir şey bulamayınca aldıklarının parasını ödüyor, ardından hep birlikte Volvo'ya doluşup Nest'e dönüyorlar, Murph arabadan indikten sonra diğer üçü tekrar bir şeyler içmek üzere kavşaktan Green Tavern yoluna dönmeye karar veriyorlar.

Green Tavern yapay keresteleri ve tamamen tuğla olan gövdesiyle Nest'in ufak bir kopyası. Caddenin karşısındaki Bill's adındaki barla birlikte bu üç bar, Gloucester kasaba merkezindeki Bermuda Şeytan Üçgeni'ni oluşturur. Chris, Bugsy ve Bobby içeri girerek bara oturuyor ve sırayla birbirlerine bira ısmarlamaya başlıyorlar. Açık televizyonu boş gözlerle izleyerek, seferden ve Nest'teki son gece çılgınlığından bahsediyorlar. Akşamdan kalmışlıkları dinmeye başlıyor yavaş yavaş. Bir tur daha içerken, yarım saat kadar geçiyor ve nihayet Bobby'nin ablası Mary Anne içeri giriyor. Mary, bazı arkadaşlarının yeni yetme çocuklarının bile yüreklerini hoplatan, uzun boylu bir sarışın, oysa Bobby'yi her zaman tetikte bırakması gerçekten yabana atılacak bir şey değil. Ah kahretsin, işte geliyor, diye fısıldıyor Bobby.

Birasını kolunun arkasına gizleyip, güneş gözlük-

lerini mor gözünün önüne indiriyor. Mary Ann yavaş adımlarla yaklaşarak soruyor: Ne olduğumu sanıyorsun, salak mı? Bobby birasını sakladığı yerden çıkarıyor. Mary Anne Bobby'nin gözüne bakarak, iyi duruyor, diyor.

Kasabada bir kavgaya karıştım.

Eminim öyledir.

Birisi Mary Anne'e soğuk bir şarap ısmarlıyor. Mary, şarabından bir iki yudum aldıktan sonra Bobby'ye dönüyor. Yalnızca tekneye bineceğinden emin olmak için geldim ayrıca bu kadar erkenden içmeye başlamamalısın.

Bobby iri ve haşin bir çocuk. Çocukluğunda sık sık hastalanıyormuş –ikizi ne yazık ki doğumdan bir iki hafta sonra ölmüş– ama o büyüdükçe güçlenmiş de güçlenmiş. Mahalledeki arkadaşlarıyla, kıran kırana geçen Amerikan futbolu maçları yaparmış. Kot pantolonu ve kapşonlu süvetşörtü içinde tipik bir balıkçıyı andırıyormuş; hatta bir keresinde liman kartpostalı hazırlamak isteyen bir fotoğrafçı onun resmini çekmiş; ama ne olursa olsun Mary, onun ablası ve Bobby'nin ona karşı gelmek gibi bir durumu yok.

Chris seni seviyor, diyor Bobby aniden. Ben de seviyorum.

Mary Anne nasıl tepki göstereceğini bilemiyor. Birkaç gündür Chris'e kızgın –alkol yüzünden, morarmış göz yüzünden– ama Bobby'nin samimiyeti kızgınlığını alıp götürüyor. Daha önce ablasına hiç böyle bir şey söylememişti. Mary şarabını bitirecek kadar kaldıktan sonra kapıya doğru gidiyor ve dışarı çıkıyor.

CHRIS Cotter, Crow's Nest'i ilk gördüğünde içeriye adımını atmayacağına yemin etmişti; asla yürümek istemediği, yaşamdan çok kopuk bir yol üzerindeymiş gibi gelmişti ona burası. Sonra her nasılsa Mary Anne Shatford'la arkadaş olmuşlar ve bir gün Mary Anne onu ağır ahşap kapıdan içeri sürükleyip, çevresine tanıştırmıştı. Hoş bir yerdi: insanlar merhaba der gibi birbirlerine içki alıyorlar, Ethel arada sırada koca bir tencere dolusu sebzeli balık çorbası pişirirdi. Chris daha bunu öğrenmeden barın müdavimi olmuştu bile. Bir gece Chris uzun boylu genç bir adamın kendisine baktığını fark etti ve yanına gelmesini bekledi, ama adam gitmedi. Adamın gözlerinde Chris'e Bob Dylan'ı anımsatan çekingen bir pırıltı vardı; yüzü gergin ve köşeli, omuzları genişti. Gözler tek başına yeterliydi. Genç adam ona bakmayı sürdürdü ama yanına gidemedi, sonunda kapıya doğru ilerlemeye başladı.

Nereye gidiyorsun? dedi Chris yolunu keserek.

Mariner'a.

Irish Mariner hemen yan taraftaydı ve Chris'e göre *tam anlamıyla* cehenneme uzanan yoldu. Ruhumu teslim etmeye niyetim yok, diye düşündü Chris, şu an Nest'teyim ve bu bana yeter, Mariner ise resmen kodesin dibi. Ve böylelikle Bobby Shatford onun hayatından yaklaşık bir aylığına çıktı. Chris onu yılbaşına kadar bir daha görmedi.

"Nest'teydim," diye anlatıyor Chris, "O da barın tam karşısındaydı, bar ağzına kadar dolu bir tımarhaneye dönmüştü ve saat on ikiye geliyordu ve sonunda Bobby'yle konuşup başka bir partiye gittik. Ona asıl-

dım ve evet ciddiyim, onu eve getirdim ve kafamıza göre takıldık, sarhoş falandık zaten. Sabah uyanışımı hatırlıyorum da, ona bakışımı ve kafamdan geçenleri, Aman Tanrım bu iyi bir adam, ben ne yaptım böyle? Ve ona, çocuklarım uyanmadan buradan çıkıp gitmelisin, dedim. İşte bundan sonra beni aramaya başladı."

Chris boşanmıştı ve üç çocuğu vardı, Bobby'nin ise ayrı yaşadığı bir eşi ve iki çocuğu. Bobby çocuk için nafaka borcunu kapatabilmek için barmenlik ve balıkçılık yapıyordu; zamanının bir kısmını Haskell Caddesi'nde, geri kalanını Nest'in üstündeki odasında geçiriyordu. (Bir düzine kadar kullanılabilir oda var ve eğer doğru insanı tanıyorsan epey ucuza gelir. Örneğin

annen, oranın barmeydi ise.) Çok geçmeden Chris'le Bobby her dakikalarını birlikte geçirmeye başlamışlardı; sanki tüm hayatları boyunca birbirlerini tanıyorlardı. Bir akşam Mariner'de mudslides içerken –Chris kendinden geçmişti– Bobby dizlerinin üstüne çöküp Chris'e evlenme teklif etti. Tabii ki evlenirim! diye haykırdı Chris, konu onlar olunca, birlikte bir yaşam sadece zaman meselesiydi.

Zaman –ve para. Karısı Bobby'yi çocuk için nafaka ödemediğinden dava etmişti ve olay 1991 baharının sonlarına doğru mahkemeye intikal etti. Bobby ya ödemeyi yapacak ya da derhal hapse girecekti, nitekim Ethel parayla çıkageldi ve ardından olanları unutmak için hep beraber bir bara gittiler. Bobby bu kez Ethel'in de önünde Chris'e evlenme teklifinde bulundu ve bir ara baş başa kaldıklarında. *Andrea Gail*'de kendisi için açık bir kapı olduğunu söyledi. *Andrea Gail*, ailenin eski dostu Billy Tyne'ın kaptanlık yaptığı tanınmış bir

kılıçbalığı teknesiydi. Tyne aslında işi, kazancı giderek azalmaya başladığı için kılıçbalığı avcılığını bırakmaya karar veren, önceki kaptan Charlie Reed'den devralmıştı. (Reed, *Andrea Gail*'den kazandığı parayla üç çocuğunu özel koleje göndermişti.) O günler geride kalmıştı, ama *Andrea Gail* yine de limandaki en kazançlı teknelerden biriydi. Bobby bu teknede kendisine bir yer bulabildiği için şanslıydı.

Kılıçbalığı avcılığında iyi para var, tüm borçlarımı kapatacak kadar çok, diye anlattı Bobby Chris'e.

Bu iyi, peki denizde ne kadar kalacaksın?

Otuz gün.

Otuz gün mü? Sen deli misin?

"Birbirimize aşıktık ve çok kıskançtık, bu ayrılığı düşünemiyordum," diyor Chris. "Yarım günü bile düşünemiyordum ki."

KILIÇ teknelerine uzun–paraketeciler de denir çünkü ana misina bedenleri otuz deniz mili[1*] uzunluğa kadar çıkabilir. On ya da yirmi gün boyunca bu upuzun paraketeler her gün yemlenir, denize kalama edilir ve geri toplanır. Tekneler kılıçbalığı sürülerini avdan dönen trol teknelerinin peşindeki martılar gibi takip ederler. Yazın yukarı, Grand Sığlığı'na ve kışın aşağı, Karayip Denizi'ne doğru, yılda en azından sekiz ya da dokuz sefer. Büyük paralar getiren büyük teknelerdir bunlar ve donanımla tamirat için limanda bir haftadan fazla kaldıkları çok ender görülür. Bazı tekneler kısmetlerini yakalamak için Şili sahillerine kadar gitmeyi

[1*] 1 deniz mili (knot): 1,852 km.

göze alırlar ve balıkçılar kendilerine teknede bir yer bulma uğruna Miami ya da San Juan'a kalkan bir uçağı yakalamayı bile dert etmezler. İki-üç ay seferde kalıp sonra eve dönerler, ailelerini görüp tekrar yola çıkarlar. Onlar balıkçılık aleminin, fırtına ardından sahili döven yüksek dalgalarıdır ve birçoğu nerede başladıysa tam olarak orada bitirir. Bir kasabalının söylediği gibi, "Hayallerinin azlığı onlara acı verir."

Oysa Bobby Shatford'un hayalleri de olmuştu. Düzenli bir hayata geçmek, parasal kaygılarını geride bırakmak ve Chris Cotter'la evlenmek istiyordu. Bobby Shatford'a göre, ayrıldığı kadın oldukça zengin bir aileden geliyordu ve ona neden bu kadar fazla ödemesi gerektiğini aklı almıyordu; ama mahkemenin olaya bu açıdan bakmadığı açıktı. Tüm borçları kapanmadan özgür olamayacaktı, ki bu da *Andrea Gail*'le çıkılan yedi-sekiz sefer demekti, yani balıkçılıkla geçecek bir sene. Böylece 1991 Ağustos'unun başlarında Bobby hayatının ilk kılıçbalığı seferine çıktı. Rıhtımdan ayrıldıklarında gözleri park yerini taradı, ama Chris çoktan uzaklaşmıştı bile. Aşığının denizde gözden kayboluşunu izlemenin kötü şans getireceğine karar vermişti her ikisi de.

Bobby'nin ne zaman döneceğini Chris'in öğrenmesinin hiçbir yolu yoktu, bu yüzden birkaç hafta sonra Chris tekneyi görebilme umuduyla zamanının çoğunu kıyıda, *Andrea Gail*'in demir aldığı Rose iskelesinde geçirmeye başladı. Gloucester'da öyle evler var ki, üst kat penceresinin hemen altındaki tahta döşemeler, çaresizlik içinde bir aşağı bir yukarı pencere önünü arşınlayan, gözleri denizde yitip gitmiş kadınlarca aşındırıl-

mış, doğal oluklar oluşmuştur. Chris tahta döşeme aşındırmadı ama, günler boyunca kül tablasını arabasında doldurur oldu. Ağustos sonlarına doğru gerçekten kötü bir kasırga sahili silip süpürdü –Bob Kasırgası– Chris hemen Ethel'e gitti ama elinden gelen sadece hava durumunu izlemek ve telefonun çalmasını beklemekti. Fırtına Cod Burnu'ndaki tüm akasya korularını ezmişti, neyse ki balıkçı tekneleriyle ilgili kötü bir haber yoktu ve Chris huzursuz bir şekilde Rose'daki gözetleme noktasına geri döndü.

Nihayet Eylül başlarında bir gece, Chris'in dairesindeki telefon çaldı. Arayan Billy Tyne'ın yeni kız arkadaşıydı, Florida'dan arıyordu. Yarın gece dönüyorlar, dedi telefondaki ses. Yarın Boston'a uçuyorum, mümkünse beni alabilir misin?

"Enkaza dönmüştüm, aklımı kaçırmıştım resmen," diye anlatıyor Chris. "Logan'dan Billy'nin kız arkadaşını aldım, bu arada tekne biz yokken limana girmişti bile. Arabayı Nest'in karşısındaki sokağa parkettik, oradan Rose'a bağlanmış *Andrea Gail*'i görebiliyorduk. Adeta uçarcasına caddeyi geçtim, kapı açıldı ve işte Bobby oradaydı. 'Aaah,' diye haykırdı ve beni belimden tuttuğu gibi havaya kaldırdı, bacaklarımı beline doladım, yirmi dakika boyunca o şekilde kalmış olmalıyız, ondan ayrılamıyordum, yapamazdım, otuz gün olmuştu ve cehennemden beterdi."

Barda kalabalık toplanmış, pencereden yeniden kavuşmalarını izliyordu. Chris Bobby'ye, ayrılmadan önce çantasına sakladığı kartı bulup bulamadığını sordu. Buldum, dedi Bobby. Her gece okudum.

Evvet, güzel, dedi Chris.

Bobby onu kapının eşiğinde yere indirerek, mektupta yazanları kelime kelime ezbere okudu. Herifler beni çok sıkıştırıyorlardı, bu yüzden mektubu bir derginin içinde saklamak zorunda kaldım, dedi Bobby. Ardından Chris'i Nest'e sürükleyip ona bir içki aldı ve şişelerini eve sağ salim dönmesinin şerefine kaldırdılar. Billy kız arkadaşıyla sarmaş dolaş içerideydi, Alfred ise umumi telefondan Maine'deki kız arkadaşıyla konuşuyordu ve Bugsy de barda işe koyulmuştu bile. Gece, dikey kalkış tabirini kısmen doğruluyordu, herkes içiyor ve çığlık atıyordu, çünkü sağ salim evdeydiler ve sevdikleri insanlar yanlarındaydı. Bobby Shatford bundan böyle Doğu Sahili'ndeki en iyi kılıçbalığı teknelerinden birinin denizcisiydi.

DENİZDE bir ay kalmışlar ve on beş ton kılıçbalığı çıkarmışlardı. Yine de piyasa durmadan dalgalandığı için kılıçbalığı teknesi tayfalarının, balıklar satılana kadar ne denli iyi bir iş çıkardıkları konusunda en ufak bir fikirleri dahi olamıyordu. Dahası bundan sonra bile hata olasılığı vardı: Tekne sahiplerinin alıcıyla sözde düşük fiyattan anlaştıkları oluyordu ve böylelikle zarar ya da hasarlarının bir kısmını gizlice kapatabiliyorlardı. Böylece kârın tamamını tayfalarla paylaşmamış olurlardı. Durum böyle de olsa, *Andrea Gail,* kılıçları O'Hara Deniz Ürünleri'ne 136.812 dolara ve bir miktar orkinosu da 4.770 dolara sattı. Tekne sahibi Bob Brown başta yakıt olmak üzere, balık takımları, yem, yeni bir ana misina bedeni, iskele ücreti, buz ve bir sürü ıvır zıvır için

35.000 doların üzerinde bir masraf çıkardı. Bu, toplam paradan düşüldü ve Brown kalanın yarısını da cebe attı: Yaklaşık 53.000 dolar. Toplam tayfa giderleri –yemek, eldivenler, sahil yardımı– krediyle ödendi ve sonra eldeki 53.000 dolardan düşüldü ve nihayet geriye kalan para tayfa arasında paylaştırıldı: Kaptan Billy Tyne'a yaklaşık 20.000 dolar, Pierre ve Murphy'ye 6.453'er dolar, Moran'a 5.495 dolar ve Shatford'la Kosco'ya ise 4.537'şer dolar. Paylar kıdem durumuna göre hesaplanmıştı, eğer Shatford ve Kosco paylarına düşeni beğenmezlerse, başka bir tekne bulmakta özgürdüler.

Karada geçecek bir hafta çetin başladı. İlk gece, henüz balıklara bile tam göz atamamışken, Brown tayfaların her birine iki yüzer dolarlık çek kesti, oysa daha gün ağarmadan paradan geriye pek bir şey kalmamıştı. Bobby sabaha karşı bir, iki gibi Chris'le birlikte yatağa kıvrıldı ve avın tekneden boşaltılmasına yardımcı olmak için dört saat sonra tekrar ayağa kalktı. Küçük kardeşi Brian –yapı olarak tam bir oduncuyu andırıyordu ve yegâne arzusu ağabeyleri gibi balık tutmaktı– diğer kardeşi, Rusty ile birlikte yardım için çıkageldi. Bob Brown da oradaydı ve hatta bazı kadınlar bile yardıma gelmişlerdi. Balıklar teknenin ambarından vinçle kaldırılarak rıhtıma indirildi ve ardından tekerlekler üzerinde Rose'un soğuk depolarına taşındı. Daha sonra tayfa ambardan yirmi ton buzu çıkardı, güverteyi fırçalayarak temizledi ve tüm malzemeleri düzenli bir şekilde istifledi. Bu işler günün sekiz-dokuz saatini çalmıştı bile. Akşamüstünün ilerleyen saatlerinde Brown, üzerinde hakettikleri paranın yarısı yazılı çeklerle çıkageldi –paranın geri kalanı tüccar balıkların tamamını

sattıktan sonra ödenecekti– ve tayfa caddeyi geçerek, soluğu Pratty's adlı barda aldı. Gece eğlence, bir gece öncesini aşarak doruğa ulaştı. "Çoğu, su gibi para harcamaktan başka yapacak daha iyi işleri olmayan bekâr çocuklardır," diye anlatıyor teknenin eski kaptanı Charlie Reed. "Birkaç günlüğüne savururlar. Ardından tekrar denize açılırlar."

Savurgan olsun ya da olmasınlar, her sabah tayfanın çalışmak üzere rıhtımda hazır bulunması bekleniyor. Kaçınılmaz olarak sefer sırasında bir şey bozulmuş ya da kırılmıştır –şaftın etrafına misina dolanmıştır ve dalınıp çıkarılması gerekir, antenler kırılmış veya telsizler bozulmuş olabilir. Soruna bağlı olarak tamirat bir akşamüstü de sürebilir, günlerce de. Sonra motor en ince ayrıntısına kadar elden geçirilmelidir: Kayışların ve filtrelerin değiştirilmesi, yağ kontrolü, hidroliklerin doldurulması, enjektörlerle bujilerin temizlenmesi, jeneratörlerin denenmesi. Son olarak bitmek tükenmek bilmeyen bir iş: Güverte takımlarının bakımı. Palangalar yağlanmalı, ipler balıkçı düğümleriyle birbirine bağlanmalı, zincirlerle palamarlar yenilenmeli, paslı noktalar zımparalanmalı ve yeniden boyanmalı. Üstünkörü yapılmış tek bir bakım bile bir insanı öldürmeye yeter. Charlie Reed ağır ağır yükselen bir palanganın, birisinin üzerine düşerek, kolunu demirci makası gibi yerinden kopardığına şahit olmuş; meğerse tayfalardan biri tek bir zincir baklasını sıkmayı unutmuş.

Yine de tayfanın görev anlayışı tam olarak askeri değildir. O hafta boyunca Bobby pek çok defa gözlerini Nest'te açtı, pencereden bakındı ve tekrar yatağa girdi.

Kimse onu bu yüzden suçlayamaz: Bundan böyle hayatı, engin denizlerde geçen uzun seyirler arasında, zamanın zalimce kısıtladığı coşkunluklarda anlam bulacaktı; tek tesellisi bir duvara bantlanmış fotoğraflar ve belki de çantasında sakladığı bir mektup. Ve eğer bu erkekler için zorsa, kadınlar için dayanılmazdı. "Sanki bir canım vardı ve o döndüğünde bir tane daha oluyordu," diye söze başlıyor Billy'yi boşayan Jodi Tyne. "Buna uzun bir süre katlandım ve sonunda yoruldum, asla değişmeyecekti, bunu kendisinin de istediğini söylemesine rağmen, balık avlamaktan asla vazgeçmeyecekti. Benimle tekne arasında bir seçim yapması gerekse, tekneyi seçerdi."

Billy bir istisnaydı çünkü o balıkçılığı gerçekten, tüm kalbiyle seviyordu. Charlie Reed'in durumu da aynıydı; bu iki adamın bu denli iyi anlaşmasının bir sebebi de buydu zaten. "Sebep ortada –istediğim kadar yalnızım," diyor Reed. "Kimse beni bir şeylere zorlamıyor. Diğer insanların görme fırsatı bulamadığı şeyleri görüyorum –balinalar hemen yanımda bir dalıp bir dalıp bir çıkarak denizi dikiyorlar sanki, yunuslar teknenin ardından geliyor. Kitaplarda bile olmayan şeyler yakaladım ben –gerçekten acayip şeyler, canavar gibi. Ayrıca kasaba sokaklarında yürürken herkes bana saygıyla yaklaşıyor: 'Selam Reis, nasıl gidiyor Reis?' Oturup, yetmişlik bir ihtiyarın, 'Selam Reis' dediğini duymak hoş bir şey. Bu gerçekten güzel."

Belki de bu hayata gerçekten aşık olabilmeniz için kaptan olmanız gerekiyordur. (20.000 dolarlık bir ödeme çeki buna yardımcı olabilir sanırım.) Yine de çoğu

güverte çalışanının bu işte çok az gönlü vardır; onlar için balıkçılık bir an önce paçayı kurtarmaya baktıkları sonu olmayan ve zalim bir iştir. Gloucester'daki anma törenlerinde insanlar daima, "Balıkçılık onun hayatıydı." veya "Sevdiği işi yaparken öldü," gibi şeyler söylerler; ama genellikle bu düşünceler hayatı kolaylaştırmaya yarar. Eninde sonunda Gloucesterlı genç adamlar kendilerini denizde bulurlar çünkü parasızdırlar ve acilen paraya ihtiyaçları vardır.

Böylesine akıl karıştırıcı bir işin telafisi de aynı derecede akıl karıştırıcı düşkünlüktür. Denizde geçen bir ayın ardından eve dönen kılıçbalığı avcısı küçük çapta bir nakit tayfunu gibidir. Bu şeyi başından öyle bir çırpıda defedemez. Bir seferde elli piyango bileti birden satın alır ve bunları barda dağıtır. Eğer bir şey çıkarsa, elli tane daha almakla kalmaz, tüm bara da içki ısmarlar. On dakika sonra barmeni yirmi dolar bahşişle ödüllendirecek ve bardakileri yeniden donatacaktır; yavaş içicilerin önünde iki-üç şişe sıraya dizilebilir. Birinin önünde haddinden fazla şişe sıralanırsa, şişe yerine plastik markalar konulur, böylelikle biralar ısınmamış olur. (Söylenene göre Irish Mariner'da biri sızıp kaldığında, markalarını kimin alacağı konusunda tartışma çıkarmış.) Seferden yeni dönen bir balıkçı, yanlışlıkla yere düşürdüğü bir yirmi dolarlığı eğilip almaya tenezzül bile etmezmiş gibi bir izlenim verir. Para barın üstüne kirli oyun kâğıtları gibi itilir ve kapanış saati geldiğinde bir haftalık çalışmanın bedeli uçup gitmiştir bile. Bazılarına göre, paranın hiçbir anlam ifade etmediği bilinciyle hareket etmek, aslında ifade etmesi gereken şeylerin yegâne tazminatıdır.

"Son gece mi, aman Tanrım, sarhoşluk tamamen gerçekdışıydı," diye anlatıyor Chris. "Bar tıklım tıklımdı ve Bugsy kimseyle yatamadığı için gerçekten kötü durumdaydı, bu konuda resmen aklını kaçırmak üzereydi. Sadece altı gününüz varsa bu önemli bir şeydir, anlarsınız işte. Giderek daha fazla içiyorlardı ve ayrılış vakti gelmişti; karada yeterince zaman geçirememişler, yeterince para alamamışlardı. Son sabah Nest'in üstünde uyandık çünkü akşam gerçekten fazla kaçırmıştık. Ve Bobby'nin gözünde koca bir morluk vardı, birazcık şiddet göstermiştik, inanın bana sebep alkoldü. Şu an düşünüyorum da, nasıl olup da onu denize o şekilde gönderebildim acaba. Onu denize mor bir gözle gönderdiğime bir türlü inanamıyorum."

1850 yılında Herman Melville, Büyük Okyanus'ta balina avcılığı yapmakta olan bir gemideki kişisel deneyimlerine dayanan şaheserini yazdı, *Moby Dick*. Eser, Massachusetts sınırlarındaki New Bedford'da başlayan bir kar fırtınasında güç bela ilerleyerek, geceyi geçirecek bir yer aramaya çabalayan Ishmael'in anlatımıyla başlıyor. Fazla parası olmadığı için Çapraz-Zıpkınlar adlı bir yeri ister istemez geçiyor, sebep buranın "çok pahalı ve canlı" görünmesi. Bir sonraki durağı ise Kılıçbalığı Hanı, fakat burası da ona göre çok fazla sıcaklık ve neşe saçıyor. Sonunda Spouter Hanı'na varıyor. "İçerisi çok loş görünüyordu," diye yazıyor, "ve köhne, ufak ahşap ev sanki buraya yakılıp yıkılmış bir bölgenin yıkıntıları arasından taşınmıştı ve rüzgârda sallanan tabela gıcırdadıkça yoksulluğunu fısıldıyordu neredeyse, bu yüzden ucuz konaklama ve en iyi bezelye kahvesi için tam yerinde olduğumu düşündüm."

İçgüdüleri onu şüphesiz yanıltmamıştı: Kendisine sıcak yemek ve Queequeg adlı Büyük Okyanus yamyamıyla paylaşmak üzere bir yatak verildi. Queequeg onun manevi kardeşi oldu ve neticede hayatını kurtardı. Balıkçılığın başlangıcından bu yana, yeryüzündeki Ishmaelleri –ve Murphleri, Bugsyleri, Bobbyleri– buyur eden yerler hep olmuştur. Onlarsız balıkçılığın adını bile ağza almak imkânsız olurdu. Denizde geçirdiği bir ayın ardından sendeleyecek kadar sarhoş olmuş bir kılıçbalığı avcısı bir gece Crow's Nest'ten içeri girmişti. Kelimenin tam anlamıyla cebinden paralar saçılıyordu. Barın sahibi Greg paraları –dolgun bir ödeme çeki– topladı ve kasaya kilitledi. Ertesi sabah balıkçı biraz

sıkıntılı bir halde bara geldi. Tanrım ne geceydi o öyle, dedi. Bu kadar para harcadığıma *inanamıyorum*.

Bir gecede birkaç bin dolar harcadığına inanabilen bir balıkçı, balıkçılar hakkında çok şey anlatır. Ve parayı güvenli bir yerde saklayan barmen de, balıkçıların barlarını neye göre seçtikleri konusunda çok şey anlatır. Balıkçılar kendilerine ikinci bir ev olabilecek yerleri seçerler, çünkü çoğunun gerçek bir evi bile yoktur. Eski deniz kurtlarının, aileleri, ipotekleri, bu tür şeyleri vardır elbette –ama uzun parakete teknelerinde bu deniz kurtlarından pek fazla yoktur. Daha çok Murph, Bobby ve Bugsy gibi gençliklerini ceplerinde bir tomar onluk ve yirmilikle geçiren tipler bulunur bu teknelerde. Ethel Shatford'un da dediği gibi, "Bu bir genç adam oyunudur, bir bekâr adam oyunu."

Sonuç olarak Crow's Nest bir parça yetimhaneyi andırır. İnsanları buyur eder, onlara bir yer ve ödünç

olarak da bir aile verir. Bazıları Grand Sığlığı seferinden yeni dönmüş oluyorlar, bazıları ise hâlâ kendi içlerindeki Kuzey Atlantik'le mücadele ediyorlardır: Boşanma, uyuşturucu bağımlılığı ya da sadece birkaç zorlu yıl. Kuzenini AIDS'den kaybeden yaşlı, zayıf bir adam bir gece barda Ethel'e sımsıkı sarılmış ve beş-on dakika hiç kıpırdamadan öylece kalmıştı. Tayfın öbür ucunda kötü çocukluk dönemi etkilerinin yürüyen bir kanıtı, küçük sert alkolik Wally duruyor. Kendisine verilen birçok kısıtlayıcı emir sonucunda bazen öyle akıl almaz müstehcenlik âlemlerine kayıyor ki, Ethel onun kahrolası çenesini kapatmak için avazı çıktığı kadar bağırmak zorunda kalıyor. Gerçi Ethel'in ona karşı zaafı var, çünkü çocukluğunda neler geçirdiğini biliyor; hatta bir yıl kendi elleriyle hediye paketleyerek Noel sabahı ona vermiş. (Ethel bunu, tatillerde üst kata kapanıp kalan herkes için yaparmış.) Bütün gün Wally hediyeyi açmaktan kaçınmış ve sonunda Ethel dayanamayarak, eğer o lanet şeyi açmazsa çok kırılacağını söylemiş. Wally biraz tedirgin bir şekilde ambalaj kâğıdını yırtmış –içinde bandana gibi bir şey varmış– ve Gloucester'ın en sert erkeği Ethel'in önünde birden gözyaşlarına boğulmuş, hüngür hüngür ağlıyormuş.

Başını sallayarak, Ethel, demiş şimdiye kadar kimse bana hediye vermemişti.

Ethel Shatford, Gloucester'da doğmuş ve tüm yaşamını Crow's Nest'in bir kilometre uzağında geçirmiş. Kırk beş dakikalık mesafedeki Boston'a bile gitmemiş insanlar var ki kasabada, ayrıca bazıları var ki, şimdiye kadar köprünün öbür yakasına adımlarını dahi atma-

mışlardır, diye anlatıyor Ethel. Daha geniş bir perspektifle köprü, balıkçı teknelerinin geçmekte zorlandıkları kadar dar bir su parçasının üzerine kuruludur. Birçok açıdan orada köprü olmasa da olurdu; kasaba halkının büyük bir çoğunluğu Grand Sığlığı'nı, sahilin hemen aşağısındaki yan kasabadan daha sık görüyor.

Köprü 1948'de yapılmış, Ethel henüz on iki yaşındayken. Gloucester uskunaları morina için yem avlamak üzere Grand Sığlığı'na açılıyorlarmış o günlerde. O bahar Ethel, Ann Burnu'na doğru ilerleyen fundalık yangınıyla mücadele etmek için yaşça büyük öğrencilerin okuldan muaf tutulduklarını anımsıyor; alevler Dogtown Common denen yabanıl bir alanı, bataklığın büyük bir bölümünü ve bir zamanlar yöredeki delilerle, terk edilmişlere ev sahipliği yapan buzul morenini yakıp geçmiş. Köprü Boston'daki Route 128 yolunun kuzeydeki son durağıymış, yani kısacası Gloucester şehrine yirminci yüzyılı bu köprü getirmiş. Kentleşme sonucu 1970'lerde sahil şeridine boydan boya kaldırım yapılmış ve çok geçmeden şehirde giderek gelişen bir uyuşturucu ticareti başlamış; ülkenin en fazla aşırı dozda uyuşturucu vurulan şehri oluvermiş. 1984 yılında *Valhalla* isimli bir Gloucester kılıçbalığı teknesi İrlanda Kurtuluş Örgütü'ne silah taşırken yakalanmış; silahlar Boston'daki İrlanda mafyasından uyuşturucu parasıyla satın alınmış meğerse.

1980'lerin sonlarına doğru Georges Sığlığı'nın eko sistemi çökmeye başlamış ve bu yüzden kasaba halkı ödenekli Bölüm 8 barındırma programı diye bir şeye katılarak, gelir arttırmak zorunda kalmış.

Massachusetts'deki diğer, hatta daha fakir kasabalarda yaşayan insanlara ucuz barınma olanakları sağlamışlar ve karşılığında hükümetten para almışlar. Ne kadar çok insan almışlarsa, işsizlik oranı da o kadar yükselmiş ve bu durum balıkçılık sektörünü giderek zora sokmaya başlamış. 1991 yılına gelindiğinde balık stokları öylesine tükenmiş ki, sonunda düşünülemez denilen gündeme gelmiş: Georges Sığlığı'nı her tür balıkçılığa kapatın, süresiz olarak. 150 yıldan beri Georges ve Cod Burnu açıkları New England balıkçılığının tarlası olmuştu; oysa şimdi neredeyse tamamen kıraçtı. Bir teknede çalışmak için onuncu sınıfta okulu bırakan Charlie Reed, sonun yaklaştığını görmüştü: "Çocuklarımdan hiçbirinin balıkçılıkla uzaktan yakından alakası olmayacak," diye başlıyor söze. "Benimle beraber tekneyle açılmak isterlerse, 'sizi hiçbir yere götürmüyorum. Kazara bu işi sevebilirsiniz –ne kadar zalim olursa olsun– bu işi sevebilirsiniz.' diyeceğim."

Ethel, Crow's Nest'te 1980'den beri çalışıyor. Salı sabahları 8.30'da işe başlar, 16.30'a kadar çalışır ve sonra genellikle oturur ve birkaç rom-kola içer. Bunu haftanın dört günü yapar ve bazen hafta sonları da çalışır. Arada sırada düzenli müşterilerden biri balık getirir; o da arka tarafa geçerek balık çorbası pişirir. Çorbayı plastik kâseler içinde içeriye dağıtır, artanı günün geri kalanı için kısık ateş üzerindeki seramik bir çömlek içinde saklanır. Patronlar etrafta dolaşırken kokusunu alırlar ve arada gelip tadarlar.

Şüphesiz, burası bir balıkçının kolayca alışabileceği bir yer. Ön cephedeki perdeli pencerenin, insanla-

rın dıştan görünmeden dışarıya bakmalarını mümkün kılması gibi bir avantajı var. Tüm bar birazdan ortak gerçekliklerine kimin dahil olacağını önceden görebiliyor; böylelikle arka kapı gelene karşı tavrınız konusunda size bir alternatif sunuyor. "Bunun sayesinde birçok adam karılarına, kız arkadaşlarına yakalanmaktan kurtuldu," diyor Ethel. Sarhoş olanlar da hemen kendilerini ele veriyor: Siluetleri hızla pencereyi geçiyor, kendilerine çekidüzen vermek ve derin bir nefes almak için kapıda duraksadıklarını Ethel içerden görüyor. Ardından büyük kahverengi kapıyı hızla açarak barın köşesine doğru dalışa geçiyorlar.

İnsanlar üst katta diledikleri odada saatlerce de kalabilirler yıllarca da; bazen bunu başından kestirmek zor. Balıkçılar, kamyoncular ve arkadaşlar için geceliği $27,40, diğer herkes için ise $32,90. Ayrıca uzun vadeli pansiyonerler için bir haftalık özel ödeme seçeneği de var. Bir keresinde bir adam o kadar uzun kalmış ki –beş yıl kadar– odasını boyatarak, halı kaplatmış. Tavana bir çift avize bile asmış. Banka hesabı olmayan balıkçılar ödeme çeklerini Crow's Nest'te bozdurabilirler (bara borçları varsa bu işlerini kolaylaştırır) ve posta adresi olmayan balıkçılar adres olarak barı gösterebilirler. Bu onlara I.R.S.[2*], bir avukat ya da eski bir eş üzerinde açık bir avantaj sağlar. Bar sorumlusu elbette mesajları alır, gelen telefonları elemeden geçirir, hatta yalan bile söyleyebilir. Kapıdaki umumi telefon ev telefonuyla aynı işi görür ve çaldığında, müşteriler içeride olup olmadıklarını Ethel'e işaret ederler.

[2*] I.R.S., Internal Revenue Service: Ulusal fonları toplayan hükümet dairesi veya sivil devlet memurları.

Genel anlamda burası birbirini tanıyan insanların barıdır; tanınmayan insanlar içki içmeye davet edilirler. Crow's Nest'te kendi içkinizi satın almak ve sadece bir tane içtikten sonra ayrılmak zordur; oraya bir şekilde adım attıysanız, kapanana kadar oradasınız demektir. Nest'te pek kavga çıkmaz çünkü insanlar birbirlerini çok iyi tanırlar, oysa sahildeki diğer barlar –Pratty's, Mitch's ve Iris Mariner– düzenli müşteri ilkesine bağlı kalmamalarıyla tanınırlar. Ethel bir zamanlar bar sahibinin sürekli kavga çıkardığı bir yerde çalışıyormuş, sonunda dayanamayarak ona kendi mekânında servis yapmayı reddetmiş; adamın bir eyalet polisi olması da pek işe yaramamış. Nest'in diğer barmeni John'un anlattığına göre, bir evlilik töreni sırasında gelinle damat tartışmaya başlamışlar ve damat çekip gitmiş, partideki tüm erkekler de itaatkâr bir şekilde onu izlemiş. Doğal olarak hemen en yakın bara gitmişler ve çok geçmeden içlerinden biri kendi halinde oturan tıknaz bir adama alaycı bir laf atmış. Adam ayağa kalkmış, şapkasını çıkarmış, barın yanısıra ilerlerken düğüne katılan erkeklerin tamamını teker teker yere sermiş.

Bir gece Nest'te bir uçta çirkin bir çiftçi grubu, diğer uçta da bir avuç dolusu zenci kamyon şoförü bulunduğu bir sırada, işler bu noktaya varacak gibi olmuş. Kamyoncular Nest'in müdavimleriymiş, ama çiftçiler kasaba dışındanmış; bilardo masasının etrafında da yüksek sesle konuşan, kafaları dumanlı bir grup kılıçbalığı avcısı varmış. Bu sinirli karışımın gözleri, bilardo oynarken bir yandan da tartışan zenci bir çocukla beyaz bir çocuğun üzerindeymiş, belli ki tartışma konusu uyuşturucu pazarlığıymış. Gerilim tırmanırken

kamyonculardan biri John'u yanına çağırarak şöyle demiş, hey, merak etme, bu iki çocuk da pisliğin teki, bir şey olursa arkandayız.

John ona teşekkür ederek bardakları yıkamaya geri dönmüş. Kılıçbalığı avcıları seferden yeni dönmüşler ve içki onları sallamaya başlamış bile; çiftçiler kısık sesle tüm müşteriler hakkında yorum yapıyorlarmış ve John sakince bardağı taşıracak son damlayı beklemeye koyulmuş. Sonunda çiftçilerden biri onu yanına çağırmış ve çenesiyile barda duran zenci kamyonculara göstermiş.

Ne yazık ki bunlara servis yapıyorsun, ama sanırım
 kanun böyle, değil mi, demiş.

John bir an için durmuş ve düşünmüş; sonra, doğru demiş, ama sebep sadece o değil, onlar ayrıca benim arkadaşlarım.

Ardından John, bilardo masasına doğru ilerleyerek çocukları dışarı atmış; sonra da kılıçbalığı avcılarına dönerek, bela istiyorlarsa kesinlikle fazlasıyla bulacaklarını söylemiş. John'un arkadaşları insan türünün aşırı iri örnekleri oldukları için kılıçbalığı avcıları da işaret ederek durumu kavradıklarını belirtmişler. Çiftçiler nihayet ayrılmışlar ve gecenin sonuna doğru ortam tekrar her zamanki sıcak kimliğine bürünmüş.

"Oldukça güzel bir kalabalık," diye söze başlıyor Ethel. "Bazen saldırgan deniztarağı avcıları da gelir ama genellikle dostlar olur. Şuradaki İrlandalı adam bir gün içeri girdi ve tam elli bira istedi; şimdiye kadar burada geçirdiğim en iyi zamanlardan biriydi. Günlerden

Pazardı ve ölü bir akşamüstüydü ve ben ona sadece bakakaldım. Arkadaşlarının bir dakika içinde geleceğini söyledi ve gerçekten de birazdan İrlanda futbol takımı tüm kadro içerideydi. Rockport'ta kalıyorlarmış; orası hareketsiz bir kasabadır; bu yüzden onlar da yürümeye başlamışlar. Route 127'den aşağıya doğru yürümüşler, tam sekiz kilometre ve geldikleri ilk yer burasıymış. Öyle hızlı bira içiyorlardı ki, doğrudan kasalardan satıyorduk ve adamlar masaların tepesinde üçlü armoniler yapıyorlardı."

GLOUCESTER'DAKİ eski zaman balıkçılığı en zorlu işlerden biriydi ve aynı zamanda en ölümcül olanlarından. Daha 1650'lerde üç kişilik mürettebat, direkleri istralyasız, içinde safra yerine taş kullanılan kamarasız ufak kayıklarla bir haftalığına denize açılmayı göze alırlardı. Bazen sert bir rüzgâr direkleri devirebiliyordu. Denizciler yelken bezinden, katran kaplı şapkalar, deri önlükler ve sığır derisinden yapılma, "redjacks" diye bilinen çizmeler giyerlerdi. Yemekler az ve basitti: Bir Gloucester kaptanının tuttuğu kayda göre bir haftalık sefer için kayığa iki kilo un, iki kilo domuz yağı, üç kilo peksimet ve "birazcık New England romu" yüklemişler. Naçiz öğünler, mürettebatın sığınacağı bir alt güverte olmadığı için açıkta yeniyordu. Tanrı onlara ne atsa kabullenmek zorundaydılar.

İlk Gloucester balıkçı gemileri bu isme layık olan dokuz metrelik "chebacco"lardı. İyice öne çıkmış iki direği, sivri pupası, baştan kıça uzanan kamaralarıyla gerçekten övgüye değerlerdi. Pruva suyu iyi yarıyor,

yüksek pupa ise kıça gelen dalgaları savuşturuyordu. Baş kasaraya bir çift ranzayla, yanında balık artığından yapılan tütünün içildiği tuğla bir şömine sıkıştırılmıştı. Morina balığı onlara verilemeyecek kadar değerli bulunduğundan, tayfa verilenle yetinmek zorundaydı. Her bahar "chebacco"lar kazınır, kalafatlanır ve ziftlenerek balık yataklarına gönderilirdi. Oraya varılır varılmaz tekneler demirlenir ve adamlar ortadaki alçak küpeşteden bordaya inerlerdi. Her adamın kendi noktası vardı, buna "mevki" denirdi, kurayla belirlenir ve sefer boyunca korunurdu. Yirmi beş kulaçtan altmış kulaca (35-110 m) kadar değişebilen, üzerinde dört buçuk kiloluk bir kurşun ağırlık bulunan iki oltayla avlanırlardı, ki bunu günde onlarca kez atıp çekerlerdi. Bir ömür boyu süren böylesi bir işin yaptığı omuz kasları, balıkçıların sokakta yürürken kolayca tanınmalarını sağlardı. Onlara "el-paraketecileri" denirdi ve insanlar derhal önlerinden çekilirlerdi.

Kaptan da diğer herkes gibi kendi oltasıyla avlanırdı ve ödeme payları kimin ne kadar balık yakaladığına göre hesaplanırdı. Herkes yakaladığı balığın dilini keserek kovasına koyardı; günün sonunda kaptan dil adetlerini gemi jurnaline kaydeder ve dilleri denize boşaltırdı. Gemilerin ambarlarını doldurmak birkaç ayı alırdı –balıklar ya kurutulurdu ya da sonradan olduğu üzere buz üstünde saklanırdı– ve ardından limana doğru yola çıkılırdı. Balık akını olduğunda, bazı kaptanlar gemilerini güverte neredeyse suya gömülecek kadar doldurmaktan kendilerini alamazlardı. Buna derin-yükleme denirdi ve böyle bir gemi şayet hava bozacak olursa büyük tehlike altına girerdi. Dönüş yolculuğu

birkaç hafta sürerdi; bu arada balıklar kendi ağırlıkları altında ezilir ve fazla sıvının tamamını etten salardı. Tayfa suyu bordalardan pompalayacak ve böylelikle derin-yüklü Grand Sığlığı avcıları limana doğru yelken açmışken, giderek biraz daha su yüzüne çıkacaktı.

1760'lı yıllarda Gloucester sularında yetmiş beş balıkçı uskunası vardı; bu da New England filosunun yaklaşık altıda biriydi. Morina, ekonomi için öylesine önemliydi ki, 1784 yılında John Rowe isminde varlıklı bir devlet adamı tarafından Massachusetts Eyalet Sarayı'na tahta bir morina figürü –"Kutsal Morina"– asılmıştı. Devrim sırasında sadece New England sularındaki morina balıkçılığından elde edilen yıllık devlet geliri bir milyon doların üzerindeydi; John Adams[3*], İngilizler Grand Sığlığı'ndaki Amerikan balıkçılık haklarını kabul edene dek Paris Antlaşması'nı imzalamayı reddetti. Son mukaveleye göre Amerikan uskunaları Kanada kara sularında engellenmeden avlanabilecek, yakaladıkları avı tuzlayıp kurutmak için Nova Scotia ve Labrador'un ıssız bölgelerine yanaşabilecekti.

Morina üç kategoriye ayrılıyordu. "Boz balık" diye bilinen en iyi cins, baharda avlanır ve gemilerle en yüksek fiyatlara alıcı bulduğu Portekiz ve İspanya'ya gönderilirdi. (Lizbon lokantalarından hâlâ *baccalao*, kurutulmuş morina balığı pişirilir.) Bir düşük kalitedeki balık yurtiçinde satılırdı, en kötü kalite –"süprüntü balık"– ise Batı Hint Adaları'ndaki şekerkamışı tarlalarında çalışan köleleri beslemekte kullanılırdı. Gloucesterlı tüccarlar ambarları tuzlanmış morinayla dolu

[3*] John Adams: Amerika Birleşik Devletleri'nin ilk başkan yardımcısı (1789-1797) ve ikinci başkanı (1797-1801).

olarak Karayipler'e doğru yola çıkarlar ve rom, pekmez ve kamış şekeriyle geri dönerlerdi; bu kârlı ticaret 1812 Savaşı sırasında Britanyalılar tarafından engellenince, yerel kaptanlar limandan aysız gecelerde ve daha küçük yelkenlilerle açılma yoluna gittiler. Georges Sığlığı 1830'larda balıkçılığa açıldı, 1849 yılında Gloucester'a ilk demiryolu hattı ulaştı ve aynı yıl içinde ilk buz şirketleri kurulmaya başladı. 1880'lere gelindiğinde –balıkçı uskunasının altın çağı– Gloucester limanında dört yüz, beş yüz yelkenlik bir filo barınıyordu. Söylentiye göre o yıllarda denizin üzerinden ayaklarınızı ıslatmadan rahatça Rocky Kıstağı'na yürümek mümkünmüş.

Morina bir nimetti fakat böylesine bir zenginliğin tek sebebi sayılamazdı. 1816 yılında Abraham Lurvey adındaki bir Ann Burnu balıkçısı, bir çelik olta iğnesini damla-şeklindeki bir parça dökme kurşunla birleştirerek uskumru zokasını icat etti. Dökme kurşun olta kurşunu işlevini yerine getirmenin dışında, yukarı aşağı salınarak uskumrunun iştahını da kabartıyordu. Böylelikle yakalanması güç balıkların denizin rengini değiştirecek yoğunluktaki sürüler halinde geçip gitmelerini iki asır boyunca gözlemleyen New England balıkçıları için birdenbire onları yakalayacak bir yöntem doğmuştu. Gloucester kaptanları morina için verilen federal ödeneğe aldırmayarak, kurcatalarda sudaki uskumruların gammazlayıcı karartılarını bekleyen denizcilerle birlikte Sable Adası'na doğru yelken açtılar. Kurcatalardan "İşte sürü!" diye bağrılacak, gemi rüzgârı önüne alarak dönecek, ardından balıkları çekmek için suya "akyem" denen yemlik-balıklar atılacaktı. Akyem ne kadar kıvamında olursa, balığı o derece iyi çekerdi; meltemle

gelen kokmuş akyem kokusu bir uskumru uskunasının rüzgâra karşı ilerlediğinin işaretiydi.

Uskumru için zoka kullanmak işe yaramıştı, ama Yankee aklının daha verimli bir şeyle çıkagelmesi kaçınılmazdı. 1855 senesinde gırgır ağı bulundu, üst bölümünde mantarların ve alt kısmında da kurşun ağırlıkların bulunduğu katranlı ıspavliden yapılma yaklaşık kırk metrelik bir ağ. Bu uskunanın arkasından çekilen bir sandal içine istiflenirdi, balık görülür görülmez sandal sürüyü çevreler ve ağı sıkıca büzerdi. Ağ uskunaya çekilir, balıklar yarıldıktan sonra bağırsakları çıkartılıp kafaları kopartılır ve tuzla birlikte fıçılara atılırdı. Bazen de ağ tam olarak kasılmadan önce sürü kaçardı ve mürettebat ağı boş kaldırırdı, buna "su çekimi" denirdi; bazen ise ağ o kadar dolu olurdu ki, gemiye vinçle bile zor alırlardı.

O dönemde gırgır balıkçılığına parlak bir meslek gözüyle bakılıyordu ve tabii morina avcılarının kendi versiyonlarını yapmaları pek uzun sürmedi. Buna leğen-paraketesi balıkçılığı deniyordu ve balık öldürmekte ne kadar etkiliyse, adam öldürmekte de o denli etkiliydi. Çok geçmeden sabit balıkçılar uskunanın göreceli güvenliğinden uzaklaşmışlardı; artık dört metrelik ahşap kayıklarla ana gemiden açılır olmuşlardı. Her sandal, leğenlerin içinde kangallanmış ve iğneleri yemlenmiş yarım düzine doksan metrelik parekete misinası taşırdı. Tayfalar sabahın erken saatlerinde kürekle açılırlar, paraketelerini denize kaloma ederler ve birkaç saatte bir çekerek kontrol ederlerdi. Her sandala 1.800 olta iğnesi, her uskunaya on sandal ve her filoya toplam olarak

yüzlerce tekne düşüyordu. Diğer bir deyişle, dip balıklarının ölmek için günde milyonlarca fırsatı vardı.

Okyanus tabanından yarım deniz mili uzunluğundaki pareketeyi çekmek gerçekten yıpratıcı bir işti, bunun yanında kötü havada tarif edilemez derecede de tehlikeliydi. 1880 Kasım'ında Lee ve Devine adındaki iki balıkçı, sandallarının küreklerine asılarak *Deep Water* uskunasından açıldılar. Ne tür bir geminin içinde olursanız olun, Kasım ayı Grand Sığlığı'nda olmak için çok yanlış bir zamandı ve bir sandalda bulunmak saf delilikten başka bir şey değildi. Pareketelerini topladıkları sırada bordadan sert bir dalga aldılar ve her iki adam da denize düştü. Devine güçbela tekneye tırmanabildi, ama Lee çizmelerinin ve kışlık giysilerinin ağırlığıyla dibe çökmeye başladı. Kulaçlarca aşağıya inmişti ki, eli bir ucu yüzeye uzanan parekete misinasına dokundu. Çekmeye başladı.

Ama daha kolunu uzatır uzatmaz sağ eli bir iğneye geçti. Elini şiddetle geri çekti, parmağının birazı kancalı çeliğin üzerinde bir parça ringa yemi gibi takılı kaldı, ardından kendini yukarı, ışığa doğru çekmeye devam etti. Nihayet yüzeyi araladı ve kendini derhal sandala attı. Sandal neredeyse suyun içinde yüzüyordu ve deli gibi su boşaltmakta olan Devine'ın ona yardım etmek için yapabileceği hiçbir şey yoktu. Lee acının etkisiyle bayıldı, kendine gelir gelmez bir kova kaparak, o da su boşaltmaya koyuldu. Sinsi bir dalga tekrar üstlerinde patlamadan önce tekneyi boşaltmaları gerekiyordu. Yirmi dakika sonra tehlike atlatılmıştı, Devine, Lee'ye uskunaya dönmeye ihtiyacı olup olmadığını sordu. Lee

başını soğukkanlılıkla salladı ve öncelikle pareketeleri toplamayı bitirmeleri gerektiğini söyledi. Sonraki bir saat boyunca parçalanmış eliyle takımları denizden topladı. İşte altın çağında sandal balıkçılığı buydu.

Lee'nin tatmasına ramak kalan sondan çok daha kötü ölümler de var şüphesiz. Sıcak Gulf Stream suları güneye doğru akan soğuk Labrador akıntısıyla Grand Sığlığı'nın üzerinde karşılaşır ve sonuç hiçbir uyarıda bulunmadan her şeyi yutabilecek bir sis duvarıdır. Takımlarını toplayan sandal mürettebatları sise yakalanmışlar ve açıkçası bir daha asla görülmemişlerdi. 1883 senesinde Howard Blackburn adındaki bir balıkçı –halen kasabada bir kahramandır, Gloucester'ın Paul Bunyan'a[4*] cevabı– gemisinden ayrılmış ve bir Ocak borası sırasında denizde tam üç gün boyunca dayanmış. Sandal-arkadaşı soğuktan donarak ölmüş ve Blackburn Newfoundland'e doğru kürek çekmeye devam etmek için kendi ellerinin kürek saplarının çevresinde dondurmak zorunda kalmış. Sonunda tüm parmaklarını soğuktan kaybetmiş. Sahilin ıssız bir köşesinde kıyıya ulaşmış ve kurtarılmadan önce günlerce sendeleyerek dolaşmış.

Her sene beraberinde hemen hemen Blackburn'unki kadar korkunç bir hayatta kalma hikâyesini de getiriyordu. Geçen yıl, iki adam sekiz gün boyunca denizde sürüklendikten sonra tesadüfen bir Güney Amerika ticaret gemisi tarafından bulunmuştu. Nihayet Pernambuco, Brezilya'da karaya ayak basmışlardı ama Gloucester'a dönmek iki aylarını almıştı. Zaman zaman

[4*] Paul Bunyan: Amerikan folklorunun ve oduncu kamplarının efsanevi kahramanı olan, irilik, güç ve canlılık simgesi dev oduncu.

sandal mürettebatları Atlantik'in öbür ucuna bile üfleniyordu, çaresizlik içinde alizelerle sürüklenerek yaşam mücadelesi veriyorlardı. Bu insanların bir şekilde karaya ulaştıklarında ailelerini haberdar etme şansları yoktu; evden gemiyle yola çıkarlar ve aylar sonra Rogers Caddesi'nden yukarı doğru yürüyerek dönerlerdi, ölüler arasından çıkıp gelen adamlar misali.

Sandal balıkçılığı evde bekleyen aileler için yeni bir tür cehennemin kapılarını araladı. Artık sadece denizde insan yitirmenin hüznü yoktu; bilememenin verdiği ıstırap da eklenmişti buna. Kayıp sandal mürettebatları her an çıkıp gelebilirlerdi, bu yüzden aileler ne vakit kederleri içinde hayatlarına devam etmeleri gerektiğini asla bilemezlerdi. 1841'deki korkunç boranın ardından, "Bir babanın sabah akşam okyanusa bakan tepenin zirvesine tırmandığını görüyorduk," diye yazmış *Provincetown Avukatı*. "Ve orada öylece oturarak, gözleriyle ırak ufku tarayarak saatlerce okyanusa bakardı...üzerine bir parça umut kurabileceği tek bir zerrenin özlemiyle."

Ve dua ederlerdi. Prospect Caddesi'nden yukarı doğru Portagee Tepesi diye anılan sarp bir bayırın başına yürürler ve Our Lady of Good Voyage kilisesindeki ikiz çan kulesinin altında beklerlerdi. Çan kuleleri Gloucester'daki en yüksek noktalardan birinin üzerine inşa edilmiştir ve gelen gemilerce millerce uzaktan görülür. Kulelerin arasında, kucağındaki kundağa sevgi ve şefkatle bakan bir Meryem Ana heykeli bulunmaktadır. Yerel balıkçıların güvenliğinden sorumlu olan da işte bu Meryem'dir. Kollarının arasındaki kundak aslında bebek İsa değil, bir Gloucester uskunasıdır.

MARY Anne Green Tavern'dan ayrıldıktan sonra Chris ve Bobby içkilerini bitiriyor ve Bugsy'ye bir süreliğine dışarı çıkacaklarını söylüyorlar. Barın karanlığından Gloucester'ın yağmur altındaki hafif kurşuni aydınlığına çıkarak, caddenin karşı tarafındaki Bill's'e gidiyorlar. Chris cebinin derinliklerinden bir on sentlik yakalayarak umumi telefondan arkadaşı Thea'yı aramakla meşgulken, Bobby bir çift Budweiser ısmarlıyor. Eskiden bir toplu konutta otururken Thea onun komşusuymuş, bu yüzden Chris Bobby'ye uygun bir hoşçakal demek için onun dairesini bir süreliğine ödünç alabileceğini düşünüyor. Onunla bir süre baş başa kalmak ve elinden gelirse bu konuda Bugsy'ye de yardımcı olmak istiyor. Belki Thea onunla ilgilenebilir –Bugsy birkaç saat içinde Grand Sığlığı'na doğru yola çıkacak, ama belli de olmaz.

Thea ne zaman isterse gelebileceğini söylüyor ve Chris telefonu kapatarak bara geri dönüyor. Bobby'nin akşamdan kalmışlığı yerini büyük bir açlığa bırakmış durumda; biralarını bitirip barın üstüne bir papel bıraktıktan sonra tekrar dışarı çıkıyorlar. Arabayla kasabadaki Sammy J's adlı bir yere giderek, balık köftesi ve bezelyenin yanına iki bira daha ısmarlıyorlar. Balık köftesi Bobby'nin favori yemeği ve tekrar karaya ayak basana kadar muhtemelen bir daha göremeyecek. Balıkçıların denizde yemek isteyecekleri son şey, yine daha fazla balıktır. Yemeklerini çabucak yiyerek Bugsy'yi alıyorlar ve Ethel'in evine uğramak üzere arabaya biniyorlar. Chris Ethel'in erkek arkadaşıyla kavgalı ve evdeki tüm eşyalarını taşımak niyetinde. Yağmur usul usul yağıyor, her şey karanlık ve kasvetli.

Bu arada, içinde Chris'in eşyaları bulunan kutuları bir kat aşağıya taşıyarak Volvo'ya tıkıştırıyorlar. İçerisini lambalar, giysiler ve saksı bitkileriyle doldurduktan sonra kendilerini de sıkıştırarak, kasabanın içinden Arthur Caddesi'ndeki toplu konutlara doğru yol alıyorlar.

Thea Bugsy'nin üzerine pek düşmüyor, meğer zaten bir erkek arkadaşı varmış. Dördü bir süre oturup konuşarak ve bira içerek vakit geçiriyorlar ve ardından iki adamın da aniden aklına geliyor: Sosisli sandviçleri unutmuşlardı. Sefer için yiyecek almakla sorumlu olan Murph'ün tek başına o kadar sosisliyi alması mümkün değildi, yani sosisli istiyorlarsa bunu kendileri yapmak zorundaydı. Arabayla Cape Ann Market'e uğruyorlar ve Bobby ve Bugsy hızla markete dalarak birkaç dakika içinde toplam elli dolarlık sosislilerle çıkageliyorlardı. Şimdi tam öğlen vakti; zaman giderek daralıyor. Chris, Rogers Caddesi'nden aşağı sürerken Walgreen's, Americold ve Gorton's önünden geçiyor ve sonra Rose's Marine'in arkasındaki çakıllı yola sapıyor. Bobby ve Bugsy sosislileriyle beraber arabadan iniyorlar ve iskeleden *Andrea Gail*'in güvertesine atlıyorlar.

Adamların teknenin etrafında koşuşturmalarını izlerken Chris şöyle düşünüyor: Bu kış Bobby Bradenton'a inmiş olacak, gelecek yaz tekrar burada olacak ama her seferinde bir aylığına denize açılacak ve işte böylece sürüp gidecek; Bobby bir kılıçbalığı avcısı ve çok borcu var. Her şeye rağmen geleceğe dair planları da var. Bobby, son seferden kalan bakiyenin çekinin Chris'e verilmesini Bob Brown'a ibraz eden bir beyanat imzaladı ve Chris bu parayı –yaklaşık 3.000 dolar– bazı

borçları kapatmakta ve Ann Burnu'nun kuzey sahilinde, Lenesville'de bir apartman dairesi tutmak için kullanacak. Belki orada otururlarsa, Nest'te biraz daha az vakit geçireceklerdi. Halen Chris'i bekleyen iki iş var; biri Rockport'taki Old Farm Inn'de çalışmak, diğeri ise bir arkadaşının zihinsel özürlü oğluna bakıcılık yapmak. Bunların üstesinden gelecekler. Belki Bobby sık sık uzaklarda olacak, ama bunu atlatacaklar.

Aniden tekneden bağırışlar gelmeye başlıyor: Bugsy ve Bobby yağmur altında iskelede burun burna gelmiş, bir şişe çamaşır suyunu ileri geri çekiştiriyorlar. Yumruklar kalkıyor ve çamaşır suyu bir o yana, bir bu yana savruluyor; her an biri diğerine okkalı bir yumruk savurabilir. Olmuyor; Bobby sonunda küfürler savurarak arkasını dönüyor ve işine devam ediyor. Chris göz ucuyla Sully adındaki diğer bir balıkçının çakıllı alanı geçerek arabasına doğru yaklaştığını görüyor. Sully eğilerek pencereye dayanıyor.

Teknede şimdi yer buldum, diyor, yan çizen bir herifin yerine geçiyorum. Başını kaldırarak Bobby ve Bugsy'ye bakıyor. Şu rezalete inanabiliyor musun? Otuz gün beraberiz ve daha şimdiden başladı mı?

ANDREA Gail, fiziksel olarak, kıça doğru kavisli bir gövdeye ve batılı-donanıma sahip, sert çeneli bir kılıçbalığı avcısı. Başka bir deyişle, pruvası çok köşeli; teknenin enine kesiti neredeyse bir kare ve kaptan köşkü kıç tarafı yerine ön uçta bulunuyor; üstte de balina sırtı diye tabir edilen yüksek bir güverte var. Boyu 22 metre, kuru tekne kısmı daimi-kaynaklı çelik plakadan yapılmış,

1978 yılında Panama City, Florida'da inşa edilmiş. Saatte on iki deniz miline kadar çıkabilen, 365 beygirlik turbo ateşlemeli bir dizel motoru var içinde. Teknede yedi adet birinci sınıf cankurtaran yeleği, altı tane Imperial marka hayatta kalma seti, 406-megahertz Acil Durum Belirleyici Radyo Farı (EPIRB[5*]), 121,5-megahertz EPIRB ve Givens marka otomatik şişen bir can salı bulunuyor. Teknenin üzerinde toplam 350 kilo ağırlığında, otuz deniz millik monofilaman kablo hattı, binlerce olta iğnesi ve beş ton yemlik balığa yetecek kadar yer var. Günde üç ton buz üretebilen bir buz makinesi, balina sırtı güvertenin hemen dibinde duruyor; kaptan köşkü ise teknolojinin gelişim seviyesini gösteren elektronik aletlerle dolu: Radar, loran[6*], basit-yan bant, VHF, hava durumu izleyen uydu alıcısı. Güvertede bir yıkama/kurutma makinesi ve suni ahşap kaplamalı gemi mutfağında ise dört brülörlü bir ocak mevcut.

Andrea Gail Gloucester limanındaki en büyük para basıcılardan biri. Billy Tyne ve Bugsy Moran'ın, Florida'dan onca yolu teknede bir yer kapmak amacıyla gelmeleri boşuna değil. Limanda ona avcılık konusunda kök söktürebilecek tek kılıç teknesi, kaptanlığını Colby Koleji mezunu Linda Greenlaw'un yaptığı *Hannah Boden*'dır. Greenlaw bu piyasadaki ender kadınlardan biri olmasının dışında, tüm Doğu Sahili'ndeki en iyi kaptanlardan da biridir. Yıllar yılları, seferler seferleri izledi ve şimdi hemen hemen herkesten daha fazla kazanıyor. Hem *Andrea Gail*'in, hem de *Hannah*

[5*] Emergency Position Indicating Radio Beacon

[6*] Loran (long-range navigation): Radyo sinyalleri ile gemi ya da uçağın yerini tespit eden bir sistem.

Boden' ın sahibi Bob Brown; bu iki teknenin okyanustan o kadar çok balık kaldırabilir ki, bir keresinde Ethel'in oğlu Ricky teknelerden birinin limana gelip gelmediğini anlaması için Hawaii'den çağırılmıştı. *Hannah Boden* Gloucester'da yükünü boşalttığında, kılıçbalığı fiyatları dünyanın her yerinde yarıya düşer.

Görünüşe göre Billy'nin *Andrea Gail*'deki ikinci seferi kötü başlıyor. Çocuklar tüm hafta boyunca zil zurna içtiler ve şu an herkesin morali bozuk. Kimse tekrar açılmak istemiyor. Geçen birkaç gün boyunca teknede her çalışma denemesi, ya bir kavgayla ya da caddeyi geçerek bara gitme vesilesiyle son bulmuştu. Bugün, Eylül'ün yirmisi; yola çıkmak için sezonun son demleri ve Tyne tam bir kadroyu güçlükle toparlayabiliyor. Alfred Pierre –New York City'den, kocaman, kibar bir Jamaikalı– Nest'in üst katındaki odalardan birinde kız arkadaşıyla birlikte araziye uymuş durumda. Bir gidiyorum diyor, bir gitmiyorum; tüm gün boyunca bu böyle sürüp gitmiş. Bobby mor gözü ve baş ağrısıyla kasabanın bir yerlerinde. Bugsy'nin aksiliği üstünde çünkü bir kadın bulamamış. Murph paradan yana veryansın ediyor ve oğlunu şimdiden özlüyor ve –bardağı taşıran son damla– yeni bir tayfa üyesi bu sabah hiçbir açıklama yapmadan çekip gitmiş.

Adamın adı Adam Randall'dı ve bir önceki seferde görevli Doug Kosco'nun yerini alacaktı sözde. Randall işi almak için o sabah üvey babasıyla beraber East Bridgewater, Massachusetts'den gelmişti; arabasını Rose's Marine'in arkasındaki toprak park alanına çekti ve tekneye göz atmak için dışarı çıktı. Randall'ın rock

yıldızlarınınkine benzeyen sarı ve kabarık saçları vardı, gözleri donuk maviydi; 30 yaşında son derece yakışıklı, çevik bir adamdı. Kaynakçı, mühendis ve aynı zamanda bir scuba dalgıcıydı, ayrıca tüm hayatını balık tutarak geçirmişti. Tekin olmayan bir tekneyi görür görmez tanırdı –onlara "beton kırıntısı" derdi– ve *Andrea Gail* bu tabire hiç de uymuyordu. Bir uçak gemisini bile bordasına alabilecek gibi görünüyordu. Dahası, Randall tayfanın çoğunu tanıyordu ve kız arkadaşı ona açıkça, eğer işi alamazsa eve gelmeye zahmet etmemesini söylemişti. Üç aydır bir teknede çalışmıyordu. Yürüyerek park alanına geri döndü, üvey babasına tuhaf bir duyguya kapıldığını söyledi ve iki adam arabayla uzaklaşarak bir bara gittiler.

İnsanlar kendilerini öldürebilecek işlerle meşgulken sık sık böyle önsezilere kapılırlar ve ticari balıkçılıkta –halen ülkedeki en tehlikeli uğraşlardan biri– önsezilerin soluğu insanların ensesinden eksik olmaz. İşin sırrı bunları dinleyecek doğru zamanı bilmekte gizlidir. 1871 yılında James Nelson adındaki bir ahçı, *Sachem* uskunasıyla sefer için Georges Sığlığı'na doğru yola çıkmış. Bir gece, ara sıra gördüğü bir rüyanın etkisiyle uyanmış ve olanları kaptana anlatmak için kıç tarafa koşmuş. Tanrı aşkına sığlıklardan uzak duralım, diye yalvarmış, o rüyayı yine gördüm. Daha önce bunu gördüğümde iki kez gemi kazası geçirmiştim.

Kaptanı, Wenzell adında eski bir deniz kurduymuş. Ondan rüyasını anlatmasını istemiş. Kadınlar görüyorum beyazlar içinde, yağmur altında bekleşiyorlar, diye anlatmış Nelson nefes nefese.

Havada tek bir esinti bile yokmuş ve Wenzell dinlediklerine pek kulak asmamış. Nelson'a yatağına dönmesini söylemiş. Bir süre sonra hafif bir rüzgâr çıkmış. Bir saate kalmadan rüzgâr iyice esmeye başla ve *Sachem*, trinketa yelkeni camadanla sıkıca küçültülerek durdurulmuş. Gemi yanlardan açılmaya başlamış ve tayfa tulumbalara sarılarak işe koyulmuş. Fakat sızıntıyla başa çıkmak imkânsız gibiymiş, Wenzell çaresizlik içinde en yakın Gloucester uskunasından, *Pescador*'dan işaretle yardım istemiş. *Pescador* sandalları bordasından denize indirerek *Sachem* mürettebatının tamamını kurtarmayı başarmış. Yarım saate kalmadan *Sachem* yan yatmış, pruvası önde yavaş yavaş sulara gömülmeye başlamış ve gözden kaybolmuş.

Günümüzde dahi, içgüdüler önemsenir ve korkulara kulak verilir. İşte Randall çekip gitmişti ve aniden Tyne bir adam daha bulmak zorunda kalmıştı. Etrafı araştırdı ve sonunda 28 yaşındaki David Sullivan'ı buldu. Sully diye bilinen bu adam, buz gibi bir Ocak gecesi tüm tayfasının hayatını kurtarmakla kasabada haklı olarak biraz ünlenmişti. Teknesi *Harmony* açık denizde başka bir tekneye bağlıyken su almaya başlamış. Tekne mürettebatı yardım için avazı çıktığı kadar bağırmış ama diğer teknedekileri uyandıramamış; o an Sully tereddütsüz denize atlamış ve bacakları Kuzey Atlantik'in dondurucu sularında sürüklenirken, ipten çeke çeke karşı tekneye ulaşmış. Diğer bir deyişle Sullivan, tekne için iyi bir adamdı.

Tyne onu yarım saat içinde alacağını söyledi. Sully bir çanta hazırladı ve insanlara bir süre ortalıklarda

olmayacağını söylemek için birkaç telefon görüşmesi yaptı. O akşamki planları alt üst olmuştu; yaşamı gelecek ay boyunca, şimdiden askıya alınmıştı. Billy saat iki gibi arabayla uğradı ve birlikte Rose's Marine'e geldiler, şans eseri Bobby ve Bugsy'yi tam çıkmak üzereyken yakaladılar. Harika, diye düşündü Sully. Chris'e merhaba deme faslını bitirdikten sonra, Billy onu sefer için yiyecek almak üzere Cape Ann Market'e gönderdi. Murph de onunla gitti. Sully'nin cebi dört bin dolarlık nakitle doldurulmuştu.

Ticari balıkçılığın özelliklerinden biri de her şeyin aşırı uçlarda yaşanmasıdır. Balıkçılar normal bir şekilde çalışmazlar; bir ay boyunca denizdedirler, geri döndüklerinde de aralıksız bir hafta boyunca kutlama yaparlar. Kazandıkları para diğer birçok insanın kazandığı cinsten değildir; ya sıfırı tüketmiş olarak dönerler ya da ambarlarında çeyrek milyon dolar değerinde balıkla. Ve bir aylık sefer için aldıkları yiyecek de, normal bir insanın alışveriş olarak algılayacağı türden değildir; bu devasa oranlarda bir perakende felaketidir.

Murph ve Sully, Route127'den doğruca Cape Ann Market'e geliyorlar ve kucaklar dolusu yiyeceği alışveriş arabalarına fırlatarak koridorları arşınlıyorlar. Elli somun ekmeği bir çırpıda kapıyorlar; bu, iki arabayı doldurmaya yetiyor bile. Elli kilo patates, on beş kilo soğan, yirmi beş galon süt, seksen dolarlık biftek alıyorlar ilk etapta. Bir arabayı doldurur doldurmaz mağazanın arkasına doğru itip, yeni bir taneye sarılıyorlar. Çok geçmeden araba güruhu büyümeye başlıyor –on, on beş, yirmi araba– ve insanlar olanları sinirli bakış-

larla izleseler de, yoldan kaçılıyorlar. Murph ile Sully akıllarına eseni kapıyorlar: Meyvalı dondurmalar, Hostes top kekleri, yumurtalı jambonlar, kaymaklı fıstık ezmesi, porterhouse biftekler,[7*] çikolata kaplı hububatlar, spagettiler, lazanyalar, dondurulmuş pizzalar. Dünyanın yiyeceğini alıyorlar, almadıkları tek şey balık. Son olarak on karton sigara kapıyorlar –ki bu da bir alışveriş arabası daha doluyor– ve arabalarını paslanmaz çelikten bir sığır sürüsünü toplar gibi topluyorlar. Mağaza bizzat onlar için iki yazar kasa açıyor ve aldıklarını işlemek yarım saat sürüyor. Tutar Sully'nin cebindekini neredeyse silip süpürüyor; o hesabı öderken Murph de kamyonu bir yükleme dokuna yanaştırıyor. Yiyecekleri alarak Rose's iskelesine doğru iniyorlar. Dört bin dolarlık malzemeyi poşet poşet *Andrea Gail*'in balık ambarına taşıyorlar.

Andrea Gail'in mutfağında ufak bir buzdolabı ve ambarında yirmi ton buz duruyor. Buz, denize açılırken yemlik balıklarla, gıda maddelerinin ve dönüş yolculuğunda da kılıçbalıklarının bozulmasını önlüyor. (Gerekirse ölü bir mürettebat üyesini bile taze tutmakta kullanılabilir: Bir zamanlar ümitsiz vaka derecesinde alkolik olan ihtiyar bir balıkçı *Hannah Boden*'da can vermiş; Sahil Koruma adamı helikopterle almayı reddedince, Linda Greenlaw onu teknenin altına getirmek zorunda kalmış.) Kısacası ticari balıkçılık buzsuz mümkün olamazdı. Dizel motorlar olmadan, belki; loran, hava durumu faksları veya hidrolik vinçler olmadan, mümkün; ama buzsuz asla. Piyasaya taze balık getirmenin başka hiçbir yolu yok çünkü. Eski günlerde, Grand Sığ-

---

[7*] Porterhouse biftek: Bir çeşit kalın ve yumuşak biftek.

lığı balıkçıları dönüş yolculuğuna başlamadan önce hiç vakit kaybetmeden Newfoundland'e uğrayarak avlarını tuza basarlarmış, ama 1840'larda demiryolunun gelmesiyle her şey değişti. Besin, aniden bozulabileceğinden daha hızlı nakledilebilir duruma geldi ve bu yeni pazarda yerini almak isteyen buz şirketleri ise adeta mantar gibi türeyiverdiler. Buzu kışın göletlerden keserek talaş içinde paketliyor ve sonra yaz aylarında uskunalara pazarlıyorlardı. Muntazam paketlenmiş buz öyle uzun dayanıyordu ki –ayrıca çok da pahalıydı– tüccarlar gemilerle Hindistan'a buz taşıyıp bundan yine de kâr sağlayabiliyorlardı.

Piyasanın taze balık talebi balıkçılığı sonsuza dek değiştirdi. Artık uskuna kaptanları bir ambar dolusu tuzlu morinayla aheste aheste geri dönemeyeceklerdi; bu artık büyük bir yarıştı. Limana aynı anda giren birçok yüklü uskuna, bir anda piyasayı doyurabilir ve bu işin takipçilerinin tüm emeklerini boşa çıkarabilirdi. 1890'lı yıllarda, bir uskuna diğer altı balıkçı teknesinden sonra geldiği için 200 ton kalkanı Gloucester limanına boşaltmak zorunda kalmış. Yarış tekneleri gibi inşa edilmiş aşırı yüklü uskunalar güz boralarının arasından yelkenlerinin her santimi gösterişle dolu ve güverteleri adeta su içinde yüzer bir halde eve doğru hücuma kalkarlar. Kötü hava bu zarif el sanatı örneklerinin düzinelercesine dibi boylattı, ama birçok insan bu işten iyi paralar da kazandı. Boston ve New York gibi kentlerde, insanlar birden taze Atlantik morinası yiyor hale geldiler.

Aslında pek bir şey değişmedi. Balıkçı tekneleri kı-

yıya ulaşmak için yüz elli yıl önce yaptıkları çılgınca yarışları hâlâ sürdürüyorlar ve hâlâ ufak tekneler –buz makinesi olmayanlar– buzu, Felicia Yağcılık ve Parisi Deniz Ürünleri'nin arasındaki alçak, tuğla bir binada bulunan Cape Pond Buzları'ndan açık olarak alıyorlar. Eski günlerde, Cape Pond yerel bir göleti koca buz-testereleriyle dilimlere ayırmak üzere adam kiralarmış, oysa şimdilerde buz üst üste sıralanmış 180 kiloluk kalıplar halinde yapılıyor, ki bunlara "teneke kutu" deniyor. Teneke kutular normal bir buzdolabında bulunan tablaların kocaman versiyonları gibi. Bunlar zemindeki dipfrizlerden çıkarılarak kızaklar üstünde yük asansörlerine taşınıyorlar, üçüncü kata çıkarılarak iri çelik kancalar kullanan adamlarca bir pist boyunca sürükleniyorlar; adamlar bina genişliğindeki bir buzdolabının içinde çalışıyorlar ve üstlerindeki gömleklerde şöyle yazıyor: "Cape Pond Buzları – Çevrenin En Cool Elemanları." Buz kalıpları bir kanaldan çelik bir kesme variline kaydırılıyor, burada korkunç titremelerle zıplayıp tıkırdıyorlar, taa ki tüm 180 kilo ufak parçacıklara öğütülene ve bir hortumla dışarıda bekleyen bir ticari teknenin ambarına püskürtülünceye kadar.

Cape Pond, Gloucester sahil şeridine tıkıştırılmış yüzlerce firmadan yalnızca birisi. Tekneler iskeleye yanaşırlar, yakaladıkları avı boşaltırlar ve önlerindeki haftayı tamirat ve gelecek sefer için hazırlık yaparak geçirirler. Koca bir dalga bir kılıç teknesini birkaç saniyeliğine sulara gömebilir –"Etraf bir anda zifiri karanlık oluyor," Linda Greenlaw deneyimini böyle anlatıyor– ve böyle bir dayağın yaralarını sarmak günler, hatta haftalar alabilir. (Örneğin bir keresinde bunu at-

latmış bir tekne limana *çarpık* girmişti.) Çoğu tekneler 1856'dan beri piyasanın içinde olan Gloucester Denizcilik Demiryolları'nda onarılır. Burası, içinden denize doğru iki sıra ray hattı uzanan, raylar üzerinde ise çelik silindirlerin işlediği büyük yekpare ahşap bir yapıdır. Altı yüz tonluk tekneler kızaklar üzerine alınır, halatlar bağlanıp muhafaza edilir ve bir dizi koca çelik redaksiyon dişlisinin hareket ettirdiği üç santimlik çift sıra halindeki zincirlerle kıyıya çekilir. Dişliler yüz yıl önce imal edilmiş ve o günden sonra dokunulmamış. Topu topu üç ray hattı bulunuyor, biri İç Liman'da ve diğer ikisi Rocky Kıstağı'nda. Liman hattı üçü arasından en az sağlam olanıdır ve ilginç Fas yapısı görünümlü bir çift tuğla kemeri bulunan ufak, yağlı bir depoda son bulur. Diğer iki ray hattı ise meşhur galeriler ve Rocky Kıstağı'nın piyano barlarıyla çevrelenmiştir. Turistler yazlık evlerini temelinden söküp atabilecek makinelerin önünden neşe içinde geçip giderler.

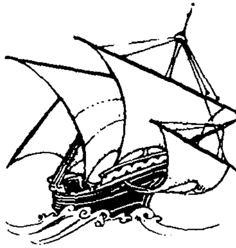
Andrea Gail'in son rötuşları Denizcilik Demiryolları'nda atıldı, ama asıl işin büyük bir kısmı St. Augustine, Florida'da 1987'de tamamlanmıştı. Pupa 1.900 galonluk iki yakıt tankına yer açmak için yaklaşık bir metre kadar genişletilmişti; balina sırtı güverte kıç tarafa doğru üç metre uzatılmıştı ve teknenin iskele tarafındaki çelik küpeşte yükseltilerek, beş buçuk metre kadar genişletilmişti. Buna ek olarak balina sırtına 28 mazot varili, yedi su varili ve buz makinesi depolanmıştı.

Balina sırtına toplam on tonluk çelik, yakıt ve makine ilave edilmişti. Ağırlık olabildiğince yukarıya,

güverteden yaklaşık iki buçuk metre, su hizasından da bunun iki katı kadar yüksekliğe yerleştirilmişti. Teknenin ağırlık merkezi biraz değişmişti. Artık *Andrea Gail* suyun içine daha iyi oturacak, dalgalardan sıyrılması biraz daha zorlaşacaktı.

Diğer yandan, *Gail* artık her seferinde altı haftalığına denize açılabilirdi. Asıl önemli olan da buydu zaten ve teknedeki hiç kimse bunun aksini iddia edemezdi.

TANRININ DİYARI



Denize açılmak, hapse atılmaktan farksızdır,
üstelik boğulma ihtimalini de taşır.

– SAMUEL JOHNSON

ANDREA Gail ikindiye kadar tüm hazırlıklarını tamamlamıştı: Yiyeceklerle yemler ambara depolanmış, yakıt ve su tankları ağzına kadar doldurulmuş, yedek variller balina sırtı güvertede sıkıca bağlanmıştı; takımlar gayet düzenli ve motor randımanlı çalışıyordu. Geriye sadece ayrılmak kalıyordu. Bobby, Bugsy'ye tek kelime etmeden tekneden iniyor –kavgadan sonra hâlâ suratları asık– ve Chris'in Volvo'sunun durduğu park alanına doğru ilerliyor. Birlikte Thea'nın evine geri dönüyorlar ve ılık ılık çiseleyen yağmur altında ön basamaklardan çıkıyorlar. Thea sahanlıktaki ayak seslerini duyuyor, onları içeri davet ediyor ve Chris'in bakışıyla işaretini alıyor. Halletmem gereken bir iki iş var, birkaç saat içinde dönerim, diyor. Kendinizi evinizde hissedin.

Chris ve Bobby birbirlerini karanlık yatak odasına doğru çekiştirerek yatağa uzanıyorlar. Dışarıda, yağmur tıpırdıyor usulca. Chris'le Bobby okyanusu göremeseler de kokusunu alıyorlar, tüm yarımadaya yayılan ve ona denizin bir parçasıymış gibi sahip çıkan, nemli

bir tuz ve yosun çeşnisi. Yağmurlu günlerde bundan kaçarınız yoktur, nereye giderseniz gidin ciğerlerinize bu kokuyu çekersiniz ve işte bu da öyle günlerden biri. Chris'le Bobby, Thea'nın yatağında sarılmış yatıyorlar, konuşarak, sigara tellendirerek ve bunun Bobby'nin son günü olduğu gerçeğini unutmaya çalışarak. Bir saat sonra telefon çalıyor ve Bobby cevap vermek için fırlıyor. Hattın diğer ucunda Sully, Crow's Nest'ten arıyor. Saat beş diyor, Sully. Gitme zamanı.

Nest'e indiklerinde, durum herkes açısından karanlık ve çetin. Alfred Pierre üst kattaki bir odada kız arkadaşıyla hâlâ kilitli ve çıkmaya hiç mi hiç niyeti yok. Billy Tyne eski karısı Jodi'yle iki saatlik bir telefon görüşmesini henüz tamamlamış. Murph de orada, bilardo masasının üzerindeki oyuncak yığınını bir karton kutuya doldurmakla meşgul. Ethel arka odada ağlıyor: Bobby'nin maddi sorunları, mor gözü ve açık denizde geçecek bir ayı var. Grand Sığlığı Ekim ayında şakaya gelmez; bunu herkes bilir. Tüm Doğu Sahili filosundan topu topu yarım düzine tekne bile çıkmaz oraya.

Nihayet Alfred Pierre aşağıya inerek bara yanaşıyor. Kasabada pek tanınmayan, iri ve utangaç bir adam, yine de insanlar belli ki ondan hoşlanıyorlar. Kız arkadaşı onu uğurlamak için Maine'den gelmiş ama durumu idare ettiği pek söylenemez, gözleri kızarmış ve sanki fiziksel gücüyle onu tekneye binmekten alıkoyabilecekmiş gibi sarılıyor ona. Murph karton kutuyu bantlayarak paketlemeyi bitiriyor ve Chris'ten kendisini ufak bir iş için kasaba merkezine bırakmasını rica ediyor. Almak istediği bazı filmler var. Sully

bir köşede Bugsy'yle konuşuyor ve herkes Ethel'in en büyük oğlu Rusty'yi gelecek haftaki düğün için şimdiden tebrik ediyor. Oysa oradaki insanların çoğu o gün Kuzey Atlantik'in sekiz yüz deniz mili kadar açığında olacaklar.

Chris ve Murph on dakika sonra, içinden video kasetler saçılan bir karton kutuyla çıkageliyorlar. *Andrea Gail*'de bir video var ve kasetleri Murph'e seferden dönen başka bir tekne elemanı vermiş. Alfred koca ellerinden birine bir bira şişesini kenetlemiş ve hâlâ homurdanarak gitmek istemediğini yineliyor. Sully'nin söylediği de farklı bir şey değil; üzerinde sarı bir yağmurluk, bilardo masasının hemen yanında Bugsy'ye bu sefer için duyduğu kaygılarını anlatıyor. Sebep para, diyor; paraya ihtiyacım olmasaydı o şeyin yanına bile yaklaşmazdım.

Tamam çocuklar, diyor Billy. Son içkiler. Herkes son içkisini yuvarlıyor. Tamam, bir tane daha, diyor içlerinden biri. Herkes bir tane daha atıyor. Bobby tekila içiyor. Gözleri yere, eli hemen yanında duran Chris'in eline kenetlenmiş; ikisi de pek konuşmuyor. Sully onlara yanaşıyor ve üstesinden gelip gelemeyeceklerini soruyor. Elbette, bunu halledebiliriz, diyor Chris ama ekliyor hemen ardından: Aslında, pek de emin değilim. Aslında, hayır, hiç sanmıyorum.

Altı adam bir aylığına ayrılmak üzereler ve her şey asla geri dönemeyecekleri yeni ve boş bir yöne doğru yöneliyor gibi. Soğukkanlılığını korumaya çalışan Ethel, tüm adamları teker teker sıkıca kucaklayarak odayı dolaşıyor. Sadece Alfred'e sarılmıyor çünkü onu yete-

rince tanımıyor. Bobby annesine barın üstündeki renkli televizyonu alıp alamayacaklarını soruyor. Billy olur derse, diyor o da.

Billy başını kaldırıyor. Ethel, diye başlıyor söze, televizyonu alabilirler ama işlerini yapmak yerine bunu izlerlerse anında denizin dibini boylar ona göre.

Tamam, Billy, tamam, diyor Ethel karşılık olarak.

Billy'nin kız arkadaşı, Bobby'nin Budweiser kepinin kenarında sırıtan mor gözü fark ediyor ve Chris'e bir bakış atıyor. Erkeklerini yumruklamayan eski kafalı hanımlardan biri herhalde.

Siz kuzeyli hatunlar yok mu, diyor.

Bilerek yapmadım, diye çıkışıyor Chris. Bir kazaydı.

Artık geri adım atmak için vakit çok geç. Aslında tam anlamıyla değil –içlerinden biri hâlâ kapıdan çıkıp gidebilir– fakat insanlar böyle çalışmazlar. Şöyle ya da böyle, diğer insanların kendilerinden beklediği şeyleri yaparlar. Eğer şu an birisi cayacak olursa, bir ay boyunca boş boş oturacak ve sonra ya bir hoş geldin partisine ya da bir anma merasimine katılacak. Her ikisi de kendi içinde berbat olacak. Tayfanın yarısının sefere dair kuşkuları var, ama bir şekilde gidiyorlar işte; görünmez bir çizgiyi çoktan aştılar ve artık onları en umutsuz önseziler bile koruyamaz. Tyne, Pierre, Sullivan, Moran, Murphy ve Shatford *Andrea Gail*'le Grand Sığlığı'na açılıyorlar.

Haydi, diyor Billy. Gidelim artık.

Herkes büyük ahşap kapıdan fırlıyor. Yağmur dur-

muş ve hatta batı tarafında gökyüzünde birkaç açıklık bile belirmişti. Soluk, yaz-sonu maviliği. Chris'le Bobby Volvo'ya, Alfred'le kız arkadaşı kendi arabalarına biniyorlar ve geri kalanlar yürüyor. Cuma öğleden sonrasının sabırsız trafik selini aralaya aralaya Rogers Caddesi'ni geçiyor ve ardından tel örgülerdeki girişten aşağı kıvrılıyorlar. Rose Marine'in arkasındaki demir yapı iskelelerinin üzerinde yakıt tankları, brandayla örtülü ufak tekneler ve "Carter'ın Tekne Tersanesi" yazılı harap bir levha duruyor. Yakıt tanklarından birisinin üzerine bir çift kambur balina resmedilmiş. Chris bu küçük grubu, lastiklerin çakıllar üzerindeki gıcırtıları eşliğinde geçiyor ve *Andrea Gail*'in önünde duruyor. Tekne, Old Port Deniz Ürünleri'nin arkasındaki ufak bir iskele parçasına bağlanmış, yangın söndürme gemisiyle rıhtım-yanı yakıt pompasının hemen dibine. Bobby onu şöyle bir süzüyor.

Bunu yapmak istemiyorum, diyor. Gerçekten istemiyorum.

Chris, Volvo'sunun ön koltuğunda ona bırakmamacasına sarılmıştı; sahip olduğu diğer her şey arabanın arkasındaydı. Gitme öyleyse, diyor. Boşver o zaman. Gitme.

Gitmek zorundayım. Para; gitmeliyim.

Billy Tyne arabaya doğru yanaşarak pencereye dayanıyor. Her şey yolunda mı? diye soruyor. Chris başını sallıyor. Bobby gözyaşlarını defetmeye çabalıyor ve Billy'nin görmemesi için başını çeviriyor. Tamam, diyor Billy Chris'e. Döndüğümüzde görüşürüz. Rıhtımı adımlayarak karşıya geçiyor ve teknenin güvertesine

atlıyor. Ardından Sully, geliyor. Sully, Bobby'yi uzun yıllardan beri tanıyor –Bobby olmasaydı muhtemelen seferde yer alamazdı– ve şu anda onun için kaygılanıyor. Kaygılanıyor çünkü Bobby nedense bunun üstesinden gelemeyeceğini ve seferin koca bir hata olduğunu düşünüyor. Siz ikiniz iyi misiniz? diye soruyor. Emin misiniz?

Evet, biz iyiyiz, diyor Chris. Sadece bir dakikaya ihtiyacımız var.

Sully gülümsüyor, hafifçe arabanın üstüne hafifçe vuruyor ve yürüyerek uzaklaşıyor. Bugsy ile Murph'ü biraz olsun alıkoyacak kimse yok ortaklıkta, bu yüzden

tekneye binmekte zaman kaybetmiyorlar; artık geriye sadece arabalarının içindeki iki çift kalıyor. Alfred ön koltukta kendisini kız arkadaşından koparıyor ve arabadan inerek rıhtımın karşısına geçiyor. Kız arkadaşı yaşlı gözlerle etrafa bakıyor ve Volvo'nun içinde Chris'i fark ediyor. Yanaklarından aşağı iki parmak kaydırıyor –"Evet, ben de üzgünüm."– ve sonra damlalar yanaklarından süzülürken öylece kalakalıyor. Artık beklenecek bir şey yok, söylenecek de. Bobby teknedeki diğer beş adamın varlığı yüzünden kendine hakim olmaya çalışıyor, ama Chris kendini toplayamıyor.

İşte, artık gitmeliyim, diyor Bobby.

Evet.

Ve Chris gözyaşlarının arasından gülümsüyor. Evet, biliyorum, diyebiliyor ancak.

Bobby onu öpüyor ve arabadan iniyor, elleri hâlâ ellerinde. Kapıyı kapatıyor, bir final tebessümü kaplıyor

dudaklarını ve ardından yürüyerek çakıllı alanı geride bırakıyor. Chris'in anımsadığına göre geriye bakmıyor, bir kere bile ve tüm yol boyunca yüzünü saklı tutuyor.

NEREDEYSE Yeni Dünya keşfedilir keşfedilmez, Avrupalılar buralarda balıkçılığa başlamışlar. Kolomb'dan on iki yıl sonra, Jean Denys adında bir Fransız denizci Atlantik'i geçerek Newfoundland açıklarındaki Grand Sığlığı'nda avlanmış ve bir ambar dolusu morinayla geri dönmüş. Birkaç yıl içinde sığlığa o kadar fazla Portekiz teknesi doluşmuş ki, kralları ülkedeki balıkçıları korumak için bir ithalat vergisi koymak mecburiyetinde kalmış. Söylentilere göre, morina Newfoundland açıklarından öyle yoğun sürüler halinde geçermiş ki, seyir halindeki gemilerin hızlarını kesermiş.

Morina o kadar da bol değilmiş aslında, ama kesinlikle Atlantik'i geçmeye değermiş. Ayrıca nakliyat da kolaymış: Tayfa balığı gemide tuzluyor, geri döndüğünde kurutuyor ve sonra iyi fiyata satıyormuş. Diğer bir yöntem ise iki ayrı tayfayla yola çıkmakmış, biri balık tutmak ve diğeri kıyıya kadar avı muhafaza etmek içinmiş. Yakalanan balıklar ortadan ikiye yarılır ve ardından tümü Newfoundland'in yaz güneşi altında salamura yapılmak üzere kurutma ızgaraları denen parmaklıklı raflara serilirmiş. Her iki yöntemle de sonuç, suda bekletilerek lezzetli bir kıvama getirilmeden önce nezaketsizce kunduralık kösele muamelesi görebilecek, pürüzlü ve kalın bir protein dilimiymiş. Çok geçmeden Avrupalı gemiler Kuzey Atlantik'te –tehlikeli de olsa–

muazzam kazançlı bir ticaret çarkında bir aşağı bir yukarı mekik dokur olmuşlar.

İlk elli yıl süresince Avrupalı güçler Newfoundland açıklarında balık avlamakla yetiniyor kıyı şeridini rahat bırakıyorlarmış. Bu kıyılar, kaptanlara gemilerini kazığa oturtmaktan başka bir şans tanımayacak gibi görünen, dişli ve kasvetli yerlermiş. Ardından 1598 yılında Troilus de Mesgouez adlı bir Fransız markisi, altmış mahkumu Fransız hapishanelerinden almış ve Nova Scotia'nın kuzeyinde bulunan, Sable Adası diye bilinen kıraç bir kumsal parçasına yerleştirmiş. Başlarının çaresine bakmak zorunda bırakılan adamlar, vahşi sığırları avlamışlar, kazazede gemilerin artıklarıyla kulübeler yapmışlar, balık yağını arıtmışlar ve giderek birbirlerini öldürmeye başlamışlar. 1603 senesinde geriye sadece on bir kişi kalmış ve bu talihsiz insanlar Fransa'ya geri sürüklenerek Kral IV. Henri'ye takdim edilmişler. Giysileri hayvan derisindendi ve sakalları göğüslerinin yarısına kadar iniyormuş. Kral cezalarını bağışlamakla kalmayıp, çektikleri acıları telafi etmek için bir ikramiye bile vermiş.

Ann Burnu'nun Avrupalılar'ca keşfedilmesi de bu tarihlere rastlıyordu. 1605 senesinde ünlü Fransız kaşif Samuel de Champlain, Thatcher's, Milk ve Salt adalarının kayalık resiflerini döndüğü sırada Casco Körfezi'ndeki Maine'den güneye doğru yol alıyormuş; sonra kumluk bir sahilde demir atmış. Yerliler onun için güneye uzanan kıyı şeridinin haritasını çizmişler. Champlain ertesi yıl Ann Burnu'na dönmeden önce New England'ın geriye kalan kısmını keşfe devam et-

miş. Bu kez berbat bir güz havasında yukarı sahil boyunca yoluna devam etmeye çabalarken, geçen seferinde uğramadan geçtiği doğal bir limanda sığınmış. Bir grup Abenaki yerlisi tarafından karşılanmış, içlerinden bazılarının üzerinde yüz yıl önce ticaret yaptıkları Portekiz kıyafetlerinin artıkları varmış ve Doğu Burnu ağaçlığından ani bir saldırı başlatmadan önce büyük bir misafirperverlik gösterisinde bulunmuşlar. Fransızlar onları kolaylıkla savuşturmuşlar, 1606 Eylül'ünün son gününde yerliler kıyıdan onlara el sallarken ve meşe ağaçlarıyla akça ağaçlar sonbahar renklerine bürünürken, Champlain yeniden yelken açmış. Korunaklı köyleri ve bol kabuklu canlı yatakları nedeniyle buraya "Beauport" –Güzel Liman– ismini vermiş. On yedi yıl sonra bir grup İngiliz denizci Beauport'a girmiş, çevredeki morina bolluğunu fark etmiş ve hiç vakit kaybetmeden demir atmış. Sene 1623.

Gemi Dorchester Şirketi tarafından finanse ediliyormuş; Yeni Dünya zenginliklerini sağmaya niyetli bir grup Londralı yatırımcı. Amaçları Ann Burnu'nda bir yerleşim kurarak, bunu tüm bahar ve yaz boyunca balık tuttuktan sonra sonbaharda Avrupa'ya dönecek bir tekne filosunu desteklemekte kullanmakmış. Kıyı ekibi ikamete elverişli bir koloni kurmak ve getirildiğinde avı kurutmakla görevlendirilmiş. Yazık ki şanssızlık başlangıçtan itibaren Dorchester insanlarının yakasını bırakmamış. İlk yaz inanılmaz miktarda balık yakalamışlar, fakat morina piyasası düşüşe geçmiş; masraflarını bile çıkaramamışlar. Ertesi yıl fiyatlar normale dönmüş, ama bu kez neredeyse hiç balık yakalayamamışlar; üçüncü yıl şiddetli fırtınalar teknelere büyük

hasarlar vermiş ve onları İngiltere'ye dönmeye mecbur etmiş. Böylece, şirket mallarını tasfiye etmek ve adamlarını geri çağırmak zorunda kalmış.

Buna rağmen göçmenlerden birkaçı ayrılmayı reddetmiş. Zorba Plymouth kolonisinden bir serseri takımıyla güçlerini birleştirerek Gloucester'da yeni bir koloninin çekirdeğini oluşturmuşlar. New England o günlerde kindar bir kara parçasıymış; sadece caniler ve sofular hayatta kalabiliyormuş, Gloucester da bundan payına düşenden fazlasını alıyormuş. En adı çıkmış vatandaşı Muhterem John Lyfor'muş, davranışları o kadar Hıristiyanlık'a aykırıymış ki –Kilise'yi eleştirmiş ve yerli bir hizmetçi kıza elle sarkıntılık etmiş– yerel bir tarihçi tarafından hakkında yazı yazılması uygunsuzdur, hükmü verilmiş; bir diğeri ise topluluk önünde gerçekleştirilecek kırbaç cezasından kurtulmak için Plymouth'a kaçan Fells adında bir "kazazede maceraperest"miş. Suçu genç bir bayanla "yasak ilişki" yaşamış olmasıymış.

Gloucester Lyford ve Fells gibi serseri mayınlar için biçilmiş kaftanmış. Fakirmiş, ücra bir köşedeymiş ve Püriten papazlar burada neler olup bittiğine hiç mi hiç aldırmazlarmış. Kısa bir süre terk edildikten sonra, kasaba 1631'de yeniden iskân edilmiş; çok geçmeden kasaba sakinleri balıkçılığa başlamış. Pek fazla seçme şansları yokmuş ve Ann Burnu tek büyük kayalıkmış, ama bu bazı açılardan bu bir lütufmuş. Topraklarına bağlı oldukları için çiftçileri kontrol etmek kolaydır, oysa balıkçıları kontrol etmek o kadar da basit değildir. Üç aylık bir sefer için sığlıklara açılmış yirmi yaşındaki bir

delikanlının kasabanın burjuva geleneklerine aldırması için son derece az sebebi vardır. Düpedüz ahlaksızlık olmadığı sürece, Gloucester hoşgörülü oluşuyla nam salmış ve Bay Kolonisi'nin dört bir yanından insanlar kasabaya akmaya başlamış. Kasaba artık büyüyormuş.

Diğer toplulukların da kendi içlerinde tanrı tanımaz yönleri varmış elbette, fakat bu özellik genel olarak kasabanın varoşlarına özgüymüş. (Örneğin Wellfleet kolonisi delikanlıları için limanın karşısında bir ada tahsis etmiş. Adaya vakti gelince bir genelev, bir meyhane ve bir balina gözleği inşa edilmiş –genç bir balıkçının ihtiyaç duyduğu her şey diyebiliriz.) Gloucester'ın böyle bir tampon bölgesi yokmuş; buna rağmen sahil şeridinde her şey yolunda gidiyormuş. Genç bayanlar belli sokaklardan uzak dururlarmış; kasabanın polis memurları macera peşindeki balıkçılar için tetikteymiş ve meyve bahçesi sahipleri elma ağaçlarını korumak için tel tuzaklara kadar silahlanmışlar. Bazı Gloucester balıkçıları görünüşe göre kutsal Pazar gününe bile aldırış etmiyorlarmış: "Cod Burnu kaptanları mürettebatlarına kutsal kitaptan pasajlar okurken, bazı tanrısız Gloucester teknelerinin, gözlerinin önünde bir ağ dolusu uskumru veya morina kaldırması," diye yazmış Josef Berger isimli bir Cod Burnu tarihçisi, "bu kaptanları iç çatışmanın ıstırabıyla öfkeden çıldırtıyordu."

Balıkçılar zor şartlar altında yaşıyorlarmış, zira zorlu bir yaşam savaşı sonucunda ölmeleri de kaçınılmazmış. İşin en parlak çağında, Gloucester her yıl birkaç yüz adamını denizde yitiriyormuş; kasaba nüfusunun yaklaşık yüzde dördü. 1650'den bu yana tahmini olarak

on bin Gloucester denizcisi denize kurban gitmiş; ülkenin tüm savaşlarında ölen toplam Gloucesterlı sayısının çok daha üzerinde bir rakam. Bazen Grand Sığlığı'nda ansızın bir fırtına patlıyor, yarım düzine gemiyi ve yüz kadar denizciyi beraberinde sulara çekiyormuş. Birçok kez Newfoundland sakinleri uyandıklarında kumsallarını cesetlerle kaplanmış olarak bulmuşlar.

Grand Sığlığı'nın bu denli tehlikeli olmasının sebebi, dünyanın en berbat fırtına geçitlerinden birinin üzerinde bulunmasıdır. Great Lakes veya Hatteras Burnu'nun üzerinde alçak basınç sistemleri oluşur ve jet rüzgârını denize doğru takip ederek balıkçılık sahalarının tam üzerinden geçer. Eskiden teknelerin fazladan bir çapa zinciri atarak fırtınadan kazasız çıkmayı beklemekten başka yapabilecekleri pek bir şey yokmuş. Grand Sığlığı ne denli tehlikeli olsa da, Cod Burnu'nun hemen 145 deniz mili doğusundaki Georges Sığlığı çok daha acımasızmış. Georges'ta öylesine uğursuz bir şey varmış ki, tekne kaptanları üç yüz yıldır buranın kıyısından geçmeyi bile reddetmişler. Akıntılar Georges üzerinde tuhaf girdaplar halini alıyor ve söylentiye göre gelgit sırasında sular martıların okyanus tabanından beslenmelerine müsaade edecek kadar hızlı çekiliyormuş. İnsanlar burada gördükleri tuhaf rüyalarla hayallerden bahsederler, korkunç güçlerin burada toplandığına dair huzursuz edici duygulardan söz ederlermiş.

Aksi gibi Georges, dünyanın en yüksek deniz canlısı yoğunluğunun bulunduğu bir yerdi; birinin gelip de buradaki canlıları toplamaya kalkışması sadece an meselesiymiş. 1827'de John Fletcher Wanson adındaki

Gloucesterlı bir kaptan Georges'ta teknesini façа edip durdurmuş, denize bir misina sarkıtmış ve bir kalkan çekmiş. Balığın bu kadar kolay yakalanması zihnine takılı kalmış ve üç yıl sonra Georges'a özellikle balık tutmak amacıyla geri dönmüş. Başına kötü bir şey gelmedi ve çok geçmeden gemiler hiç düşünmeden Georges üzerinde mekik dokur olmuşlar. Bu Gloucester'dan sadece bir günlük uzaklıktaydı; burası ile ilgili hurafeler artık yavaş yavaş kayboluyormuş. İşte o an Georges ölüm saçar olmuş.

Balık sahalarının çok küçük ve kıyıya oldukça yakın olması nedeniyle düzinelerce uskuna birbirinin görüş alanı içinde demirli olabiliyormuş. Şayet fırtına hissettirerek gelirse, filonun demir alarak derin sulara yayılmaya zamanı oluyormuş; ama ani bir fırtına gemi üstüne gemi yığıyormuş, taa ki tümü birden arapçasına dönmüş bir seren ve halat yumağı halinde sulara gömülene kadar. Diğer bir teknenin çarpma ihtimaline karşı her teknenin pruvasına her an demir palamarını kesmeye hazır denizciler yerleştirilirmiş, fakat bu genellikle kendi içinde imzalanan bir ölüm fermanıymış. Bu şekilde sığ sulardan sıyrılma şansı yok denecek kadar azmış.

Bu tür felaketlerin en dehşetlilerinden biri 1862'de meydana gelmiş, o sırada dar alana sıkışmış bir morina sürüsünün üzerinde çalışmakta olan yetmiş kadar uskunanın üzerine bir kış borası tüm heybetiyle çökmüş. Ansızın gökyüzü kapkara olmuş ve kar neredeyse yatay olarak püskürüyormuş. Bir balıkçı ardından gelişenleri şöyle anlatmıştı:

Gemi arkadaşlarım korkunun tek bir emaresini dahi göstermediler; o sırada hepsi güvertedeydi ve kaptan dikkatle etrafı gözlüyordu. Saat dokuz sularında kaptan şöyle bağırdı: 'Tam önümüzde bize doğru sürüklenen bir tekne var! Baltalarınızla alesta durun, ama emri duymadan vurmayın!' O an tüm gözler sürüklenen tekneye çevrilmişti. İşte geliyordu, tam tepemize. Bir dakika daha ve sonra kesme işareti verilmek zorunda. Bir martı süratiyle, tekne yanımızdan geçip gitti, öyle yakındı ki güvertesine atlayabilirdim neredeyse. Talihsiz tekne kendi istikametinde hızla sürüklenirken mürettebatın umutsuz, dehşete tutulmuş yüzleri geçti gözlerimizden bir an için. Biraz ötedeki filo teknelerinden
 birine kıçtan çarptı ve hepimiz suların her iki tekneyi de derhal örtüşüne şahit olduk

GEORGES Sığlığı'nda hâlâ az sayıda modern kılıçbalığı teknesi avlanıyor, ama çoğu Grand'e doğru uzun sefere çıkıyor. Seferde daha uzun kalıyorlar ama daha çok balıkla da dönüyorlar –tercih meselesi. Modern bir kılıç teknesiyle Grand Sığlığı'na ulaşmak bir hafta alıyor. Gloucester'ın bin elli ve Newfoundland'in üç yüz elli deniz mili açıklarına varana kadar doğu-kuzeydoğu istikametine doğru saat yönünde ilerliyorsunuz. Oradan Asor Adaları'na gitmek, Crow's Nest'e geri dönmekten daha kolaydır. Georges gibi, Grand Sığlığı da güneş ışığının tüm yolu delerek zemine sızmasına müsaade edecek kadar sığ. Labrador diye bilinen soğuk su akıntısı, sığlık bölgeleri geçerek planktonlar için, kusursuz ortam yaratır; küçük balıklar da planktonlarla beslenmek için, büyük balıklar küçük balıklarla beslen-

mek için oraya toplanırlar. Artık orada tam bir besin zinciri kurulmuştur, yirmi metrelik kılıç teknelerine varana kadar.

Gidiş-dönüş yolculukları kılıçbalığı avcılarının sefer ayında uykuda geçirdikleri ana bölümlerdir. Limana vardıklarında önlerindeki beş-altı güne mümkün olduğunca yaşam kırıntısı sıkıştırmakla meşguldür hepsi ve balık sahalarında ise çalışmaktan başlarını bile kaşıyamazlar. İki-üç hafta boyunca aralıksız günde yirmi saat faaldirler ve ardından uzun dönüş yolculuğu için ranzalarına yığılır kalırlar. Aslında seferler salt yemek yemek ve uyumaktan daha fazlasını gerektirir. Balık avlama, takımları güverte tertibatları gibi kötü muameleye maruz kalır ve sürekli olarak onarılması gerekir. Takımların iş görmez duruma düşmesi sonucunda bir av gününün heba olmasına mürettebatın tahammülü yoktur; bu yüzden bakım işleriyle gidiş yolculuğu sırasında uğraşırlar: İğneleri keskinleştirir, saçakları bağlar, kurşunları düğümler, ana yüklüğü yerleştirir, sinyal şamandıralarını kontrol ederler. Hague Line'da –Kanada sularına girdiklerinde– uluslararası hukuk uyarınca cihazları durdurmak zorundadırlar, yani yapacakları hiçbir şey yoktur. Uyur, konuşur, televizyon seyreder, kitap okurlar; Grand Sığlığı'nda yarım düzine kitap deviren liseden terklere dahi rastlanır.

Akşam saat sekiz-dokuz gibi tayfa gemi mutfağına sıkışır ve ahçı her neyi bir araya getirmişse mideye indirir. (*Andrea Gail*'de ahçı Murph'dür; fazladan para alır ve diğerleri yerken etrafa gözcülük eder.) Tayfa akşam yemeğinde erkeklerin her yerde

konuştuğu şeylerden konuşur –kadınlar, kadınsızlık, çocuklar, spor, at yarışı, para, parasızlık, iş. İşten epeyce bahsederler; bu konudan, hapisteki adamların zamandan bahsettikleri şekilde bahsederler. İş onları eve gitmekten alıkoyan şeydir ve hepsinin gönlünde yatan eve dönmektir. Ne kadar çok balık tutarlarsa sefer, o kadar çabuk neticelenir, tüm tayfayı amatör deniz biyologlarına çeviren basit bir denklemdir bu. Akşam yemeğinin ardından içlerinden sırası gelen bulaşık nöbetini alır ve Murph yemeğini yiyebilsin diye Billy tekrar dümen köşküne çıkar. Bulaşık yıkamayı kimse sevmediği için bazen aralarında nöbeti bir paket sigara karşılığında değişirler. Sefer ne denli uzarsa işçi-

lik o kadar ucuzlar, yıllığı 50.000 dolarlık bir balıkçının bir nefeslik sigaraya bulaşık yıkadığı bile olur. Böylesi bir seferin sonundaki akşam yemeği ise, salata sosu gezdirilmiş bir kase dolusu kıtır ekmek dahi olabilir.

Her mürettebat üyesi günde iki kez nöbet tutar. Vardiyalar iki saattir ve radarı izlemek, yeri geldiğinde otomatik pilota vardiya saatlerini girmekten fazlasını gerektirmez. Eğer motorlar devre dışındaysa, gece nöbetçisi uzaklara sürüklenmeyi önlemek için ağır ağır ana rotaya dönmek zorunda kalabilir. *Andrea Gail*'in dümen köşkünde yumuşak kaplamalı bir sandalye bulunuyor, fakat dümen yekesinin gerisine kurulu olduğu için nöbette kimsenin uyuya kalma ihtimali yok. Radarla loran, VHF ve basit yan bantla beraber tavana civatalanmış durumda, ayrıca video planlayıcı ve otomatik pilot, kontrol panelinin soluna yerleştirilmiş. Tavanda dışa doğru çıkıntı yapmış dokuz Lexan penceresi ve tabanca-kabzalı bir projektör var. Dümen bisiklet te-

kerleği ebatlarında ve dümen dolabının tam merkezine yerleştirilmiş, yaklaşık bel hizasında. Tekne otomatik pilottan çıkmadıkça dümene dokunmanın anlamı yok, dahası tekneyi otomatik pilottan almanın da pek bir anlamı yok. Dümenci arada sırada makine dairesini kontrol eder, ama genellikle sadece denize bakar. Gariptir ki, denizi seyretmek asla can sıkıcı değildir --dalga trenleri aynı noktaya doğru yakınlaşır ve daha önce hiç olmamış ve bir daha da olmayacak şekilde birbirlerini çaprazlamasına keserler. İnsanın gözlerini mavilikten koparması saatler alabilir.

Billy Tyne daha önce Grand Sığlığı'na düzinelerce kez açıldı, ayrıca Kuzey ve Güney Carolina'da, Florida'da ve Karayip Denizi açıklarında balık avladı. Billy Route 128'in Annisquam Irmağı'yla kesiştiği yerin yakınlarındaki Gloucester Caddesi'nde büyümüş ve birkaç blok ötede oturan bir genç kızla evlenmiş. Billy, Gloucester şehir merkezi için bir istisna sayılırdı çünkü daha önce hiç balığa çıkmamıştı ve ailesi nispeten varlıklıydı. Bir süre Meksika'dan ithalat işleriyle uğraştı, bir tonoz imalatçısıyla çalıştı ve su yatakları sattı. Ağabeyi yirmi yaşındayken Vietnam'da bir kara mayınına kurban gitti ve Billy muhtemelen hayatın bar köşelerinde harcanmayacak bir şey olduğu sonucuna vardı. Okula kaydoldu, psikolog olmayı amaçladı ve uyuşturucu bağımlısı gençlere danışmanlık etmeye başladı. Arayış içindeydi, farklı yaşamları deniyordu, ama hiçbiri tam olarak onun istediği değildi. Okuldan ayrıldı ve yeniden çalışmaya başladı, ama artık geçindirmesi gereken bir karısı ve iki kızı vardı. Karısı Jodi onu balıkçılığı denemesi için sıkıştırıp duruyordu, çünkü kuzeninin kocası

bu işten oldukça iyi para kazanmıştı. Denemeden bilemezsin, diyordu Jodi, hoşuna bile gidebilir.

"Ondan sonra her şey bitti," diyor Jodi. "Erkekler bunu bir kere yaptılar mı artık gözleri başka bir şeyi görmez olur; bunu severler ve o da her şeye egemen olur; işte can alıcı nokta da bu. İnsanlar kilise veya Tanrı tutkusuyla yanıp tutuşurlar ya, işte balıkçılık da gerçekten yanıp tutuşulacak bir diğer şeydir. Kimsenin içlerinden söküp atamayacağı bir şeydir bu ve eğer bunu yapmazlarsa mutlu olamazlar."

İşe yaradı elbette, Billy bu işte iyiydi. Balığı bulma konusunda olağanüstü bir yeteneği vardı; balıkların gizlendikleri yeri neredeyse eliyle koymuş gibi bulup çıkarırdı. "Bu çok esrarengizdi –sanki radarı vardı," diye anlatıyor Jodi. "Denize açılıp her zaman balık yakalayan ender adamlardandı. Herkes balığa onunla çıkmak isterdi çünkü asla eli boş döndüğü olmazdı." Tyne hayatının ilk seferine *Andrea Gail*'le çıktı ve daha sonra Warren Cannon adındaki bir adamın teknesi *Linnea C.*'ye geçti. Tyne'la Cannon sıkı dost oldular ve tam sekiz yıl boyunca Cannon bildiği her şeyi ona öğretti. Uzun çıraklık döneminin ardından Tyne kendi başına yürümeye karar vererek *Haddit*'i –Charlie Reed'in deyimiyle, "o kahrolası klorak şişesini"– sefere çıkarmaya başladı. (Fiberglas bir tekneydi.) Artık Tyne bu işe adam akıllı bağlanmıştı; denizde olmanın gerginliği evliliğini parçaladı ama o işi bırakmamakta kararlıydı. Eski karısına ve kızlarına yakın olmak için Florida'ya taşındı ve eskisinden daha sık sefere çıkmaya başladı.

Her yaz Tyne'ın kızları Erica ve Billy Jo babaan-

ne ve büyükbabalarını ziyaret için Gloucester'a geliyor, Tyne da onları görmek için seferlerine bir süre ara veriyordu. Bu arada Charlie Reed'le görüşmeyi aksatmıyordu ve Reed, *Andrea Gail*'den ayrılınca onun adı gündeme geldi. Brown ona tekne kaptanlığıyla mürettebat payının üçte birini önerdi. İyi bir teklifti; Tyne gibi birisi bu şekilde yılda yüz bin kaldırabilirdi. Kabul etti. Bu sırada Reed, *Corey Pride* adındaki yirmi yedi metrelik çelik bir trol teknesinde iş buldu. Daha az para kazanacak ama eve daha çok zaman ayırabilecekti. "O çingene hayatına daha fazla dayanamıyordum," diyor Reed. "Dolaşıp durmak, üç ay boyunca ev yüzü görmemek –ben idare ediyordum ama karım için tam bir cehennemdi. Tüm çocuklarımı okutacak kadar kazandığımı düşünmüştüm. Kazanmamıştım oysa, ama böyle düşünmüştüm işte."

ANDREA Gail Kanada'dan bel veren alçak basınç sisteminin sırtında ilerliyor. Rüzgâr karayelden esiyor ve gökyüzü koyu bir maviliğe bürünmüş. Bu bölgede rüzgâr genellikle kuzeybatıdan eser; kuzeydoğu Maine'den bahsedilirken "Aşağı Doğu" denmesinin sebebi de bu rüzgârlardır. Rüzgârla doğuya doğru sürüklenen uskunaların yirmi dört saat içinde kendilerini St. John'da veya Halifax'ta bulmaları mümkün. 365-beygirlik bir dizel motor, rüzgârın etkisini azaltıyor, ama yine de gidiş yolculuğu dönüş yolculuğuna oranla daha kısa sürüyor. 26 veya 27 Eylül'de Billy Tyne, 42 derece kuzey ve 49 derece batı noktasında, Newfoundland ucunun yaklaşık 260 deniz mili açıklarında, Grand Sığlığı'nın "Kuyruk" diye bilinen kıs-

mında olacak. Kıyıdan yüz yetmiş beş deniz mili açığa kadar uzanan Kanada kıta sahanlığı yüzünden, yabancı tekneler sığlığın büyük bölümüne giremiyor, ama iki ufak bölge kuzeydoğu ve güneydoğuya doğru bu sınırın dışına taşıyor: Burun ve Kuyruk. Kılıç tekneleri yaklaşık olarak 50 derece batı ve 44 derece kuzey noktasından geçen bir yay boyunca gezinirler. Bu yayın içinde Grand Sığlığı'nın geniş, verimli denizaltı ovaları bulunuyor ve buraya Kanada tekneleri ve belgeli yabancı tekneler dışında girilmesi yasak. Bu yayın dışında ise, muhtemelen koca bir çelik iğnenin ucuna takılı bir uskumruyla kanacak binlerce yasal kılıçbalığı yüzüyor.

Kılıçbalıkları nazik hayvanlar değildirler. Kılıçlarını vahşice savura savura balık sürülerine dalarak mümkün olduğunca çok balığın bağırsaklarını deşmeye çalışırlar ve ardından ziyafete otururlar. Kılıçbalıkları teknelere saldırmış, balıkçıların ölümüne sebep olmuş, güvertedeki denizcilere bile kılıç savurmuşlardır. Kılıçbalığının bilimsel adı *Xiphias gladius*'tur; ilk kelime Yunanca "kılıç" anlamına gelir ve ikinci kelime ise Latince'de "kılıç" demektir. "Balığı adlandıran bilim adamı belli ki bir kılıcı olması gerçeğinden bir hayli etkilenmiş," diye yazıyor bir rehber kitap.

Üstçenenin kemiksi bir uzantısı olan kılıcın kenarları ölümcül derecede keskindir ve uzunluğu bir buçuk metreye varabilir. Üç yüz kiloluk besili ve kaslı balığın kullandığı silah hayli zarar verebilir. Kılıçbalıklarının, kılıçlarını teknelerin altına batırarak tekneyi deldikleri bilinmektedir. Normalde balık kancalanmadıysa veya

zıpkınlanmadıysa böyle bir şey meydana gelmez, fakat on dokuzuncu yüzyılda bir kılıçbalığı ortada hiçbir sebep yokken bir yelkenliye saldırmış. Gemi öyle çok hasar görmüş ki, sahibi tazminat için sigortacısına başvurmuş ve mesele olduğu gibi mahkemeye intikal etmiş.

Grand Sığlığı kılıçbalıkları, Karayip Denizi'nde yumurtlar ve ardından yaz ayları boyunca kuzeye doğru yavaş yavaş ilerleyerek Newfoundland açıklarının soğuk, protein zengini sularıyla buluşurlar. Gündüzleri denizin 900 metre derinliklerine kadar kalamar, barlam, morina, tereyağ balığı, lüfer, uskumru, ringa ve palamut peşinde yollarına devam ederler; gece olunca avlarını bu kez dipten yüzeye doğru kovalarlar. Yavrular yumurtadan pullu, dişli, ama kılıçsız olarak çıkarlar ve "özlem dolu bakışları" ile betimlenirler. Her cins balık, kılıçbalığı larvalarıyla beslenir ama sadece mako köpekbalığı, kaşalot ve katil balina büyümüş kılıçbalıklarına saldırır. Büyümüş kılıçbalığı zevk için avlanan balıkların dünyada en tehlikelilerinden sayılır ve oltaya takılmasının ardından üç-dört saat boyunca hiç durmadan mücadele ettiği bilinir. Mücadeleleri sırasında ufak tekneleri batırdıkları dahi olur. Spor balıkçılarının kılıçbalığı yakalamak için 400 kiloya dayanıklı çelik tel veya kösteğe bağlı duran çelik iğnelere takacak canlı yemlere ihtiyaçları vardır; ayrıca balığa bayıltana kadar vurmak için teknede bir "uyuşturma sopası" da bulundurmalıdırlar. Balık avlamanın heyecanını bir kenara bırakan ticari balıkçılar tamamen farklı yöntemler uygularlar. Otuz deniz mili uzunluğunda monofiloman üzerine bin tane yemli iğne takarlar ve sonra biraz kestirmek için yatağa kıvrılırlar.

Bob Brown, Billy'nin ilk takımı ne zaman attığını bilmiyor çünkü Billy telsizde onunla konuşmaktan nefret ediyor. Bob Brown'la konuşmamak için mesajları Linda Greenlaw aracılığıyla ilettiği biliniyor; basit yan bantta parazit varmış numarası yapıyor. Ama Tyne'ın seferin ilk takımını 27 Eylül gecesi attığını varsaymak oldukça mantıklı. Teknenin dirsekli çıkıntıları dışarı sarkıtılmış ve "kuşlar" olarak bilinen iki çelik plaka teknenin dengesini sağlamak için zincirle bağlanarak suya indirilmiş. Okyanus güz ortasının dolu dizgin ilerleyen karanlığına daha şimdiden yerleşmiş ve rüzgâr yön değiştirerek gündoğusundan esmeye başlamış. Okyanus yüzeyi değişen havayla birlikte çapraz olarak dalgalanmış.

Yemleme, bir fabrika vardiyasının tüm ihtişamını yansıtıyor ve tehlikenin büyüklüğünü de tabii ki. Misina, teknenin iskele tarafında, balina sırtı korunağının altında duran koca bir Lindegren varilinin üstüne masuralanmış. Diyagonal olarak güvertenin üzerinden geçiyor, baş hizasının üzerinde asılı duran bir makaranın içinden geçerek tekrar kıç tarafa yöneliyor. Bir çelik halka misinayı, küpeştenin üstünden denizin içine doğru sevk ediyor. İşte yemciler de tam bu noktada duruyor. Kıç küpeştesinin tepesinde bir yem masası –kabaca içinde kalamar ve uskumru bulunan ahşap bir kuyu– ve her iki yanda birer ana-araba duruyor. Ana-arabalar içlerine yedişer kulaçlık toplam yüzlerce metre uzunluğunda misinanın masuralandığı ufak fıçılardır. Yedi kulaçlık bu misinalara saçak denir ve bir ucunda 10 numara bir iğne, diğer ucundaysa paslanmaz çelikten bir kopça bulunur.

Yemci geriye doğru uzanır ve her seferinde ana-arabadan bir tane çıkaran yardımcısından saçağı alır. Yemci iğnenin ucuna kalamar veya uskumruyu geçirir, saçağı ana misina bedenine kopçalar ve tüm bunları bordanın öbür yanına atar. İğne, insan elinden kolaylıkla geçecek kadar iridir ve yemcinin vücudunun bir kısmına ya da elbisesine takılacak olursa, yemci de onunla beraber yan tarafa gider. Bu nedenle iğneler konusunda kontrol tamamen yemcilerindir; onlar bu işle uğraşırken saçaklara kimse dokunmaz. Ayrıca yemleme masasında bir de bıçak bulunur. Yeri geldiğinde yemci, bıçağı hızla kavrayarak misinayı kesebilirse, bordadan düşmekten kurtulabilir.

Kılıçbalıkları geceleri beslendiği için her iğneye yemi aydınlatan bir Cylume ışık çubuğu bağlanır. Cylume çubukları, içlerinde tüp ikiye kırıldığında aktif hale geçen fosforışıl kimyasallar barındıran puro iriliğinde plastik tüplerdir. Her birinin fiyatı bir dolardır ve bir kılıç teknesi bir seferde beş bin kadar ışın çubuğu harcayabilir. İğneyle ışık çubuğunun arası yaklaşık dokuz metredir, ama kesin aralık teknenin hızına göre belirlenir. Kaptan iğneleri birbirine yakın yerleştirmek isterse teknenin hızını azaltır; şayet aralarını açmak isterse, hızını arttırır. Grand Sığlığı'nda parakete salımı için ideal hız saatte altı-yedi deniz milidir. Bu hızla yirmi dört deniz mili uzunluğundaki misinayı salmak yaklaşık olarak dört saat alır.

Her üç iğnede bir, yemci misinaya bir mantar takar, bu mantar suyun üzerinde yüzer ve pareketenin dibe çökmesini önler. Genel bir düzenleme ise misinayı beş

kulaçta asılı bırakarak iğneleri on iki kulaç derinliğe sarkıtmaktır –yaklaşık yirmi metre aşağıya. Akıntılar ve sıcaklık değişimleri göz önüne alınırsa, kılıçbalığının beslenmek için seçtiği derinlik buralarıdır. Her üç deniz milinde bir yemci mantar yerine bir highflyer iliştirir. Highflyer, tepesinde radar-yansıtıcılı bir kutucuk bulunan alüminyum bir sırık ve bir şamandıradan oluşur. Okyanus yüzeyinde salınır ve radar ekranında net bir şekilde görünür. Son olarak her altı deniz milinde bir misinaya bir radyo vericisi eklenir. Alçak-frekans sinyallerini tekneye geri gönderen kamçı şeklinde uzun bir anteni vardır. Takım yarıda kopacak olursa, bu vericiler kaptanın takımın yerini tespit etmesini sağlar.

Tam teşekküllü bir uzun-parakete hatrı sayılır miktarda para demektir ve kaptanların onları geri toplamak için tayfalarının hayatlarını riske attıkları dahi olmuştur. Otuz deniz millik monofilaman misina 1.800 dolar değerindedir. Radar far şamandıralarının her biri 1.800 dolardır ve bir uzun paraketede bunlardan altı tane bulunur. Polyester mantarların teki altı dolardır ve bin iğne boyunca her üç iğnede bir kullanılır. İğne bir dolar, ışık çubuğu bir dolar, kalamar bir dolar ve saçak iki dolardır. Diğer bir deyişle, bir kılıçbalığı teknesi her gece 20.000 doları Kuzey Atlantik sularına döker. Bir kılıç teknesindeki en büyük tartışmalardan biri takımı salmak veya salmamak üzerinedir. Kaptanları havayı yanlış yorduğu için tayfaların şiddetli borada takım topladıkları olmuştur.

Yemleme işlemi genellikle akşamın geç saatlerinde sona erer, ardından *Andrea Gail* tayfası yağmur giysile-

rini eşya odasına asarak mutfağın yolunu tutar. Akşam yemeğini bir çırpıda yerler ve bitirdiklerinde, Billy dümeni Murph'den devralmak için kamara iskelesinden yukarı çıkar. Kendisini seyir haritasına sabitleyecek loran kerterizlerini ve ana misina bedeniyle bağlantıya sokacak video planlayıcısını kontrol eder. Radar daima açıktır ve menzili yaklaşık on iki deniz milidir; ana bedendeki highflyerlar ekranda ufak kareler olarak görünürler. VHF 16. kanala, basit yan bant ise 2182 megahertze ayarlıdır. Her ikisi de acil durum kanalıdır, şayet iki teknenin haberleşmesi gerekirse, birbirleriyle bu kanaldan temas kurarak ayrı bir çalışma frekansına geçerler.

Akşam on birde NOAA[1*] bir hava raporu yayımlar, kaptanlar yayının ardından raporun önemli noktalarını görüşmek üzere birbirleriyle temasa geçerler. O saate kadar tayfanın çoğu yatağa serilmiş olur –günde yirmi saat çalışılan yirmi iş gününün içindedirler ve uyku onlar için sigara kadar caziptir. Ranzalar pruvanın daralan cephelerine cıvatalıdır; tayfa dizel motorun ve tekneyi döven dalgaların sesini dinleyerek uykuya dalar. Suyun altında, pervane vınlaması ve yüz binlerce hava kabarcığı toplulukları okyanus derinliklerine yayılır. Sesler Newfoundland sahillerini usulca sarar, Gulf Stream'in sıcaklık devamsızlığını kırar ve kara platformunun ötesindeki zifiri, ezici derinliklerde dağılır gider. Alçak frekans titreşimleri suyun altında neredeyse sonsuza kadar yayılır ve *Andrea Gail*'in sistemlerinin kalp atışları, her halde sığlıktaki tüm yaşam formlarına ulaşıyordur.

[1*] NOAA - National Oceanic and Atmospheric Administration: Ulusal Okyanus ve Atmosfer İdaresi

DENİZDE seher vakti, uçsuz bucaksız siyahlığın içinden gelen gri bir boşluk. "Yeryüzü biçiminden yoksundu ve karanlık vardı derinliğin yüzüne asılı." Bunu her kim yazdıysa denizi tanıyor olmalı –dünyanın her sabahki solgun doğuşunu biliyor olmalı, bir dünya ki kesinlikle hiçbir şeyi barındırmayan, tek bir şeyi bile.

Havalı klaksonda uzun bir boru sesi.

Adamlar afallayarak ranzalarından kalkıyorlar ve şişmiş gözkapaklarının arasından kısık gözlerle sinirli sinirli bakarak gemi mutfağının florasan ışıkları altında kahvelerini koyuyorlar. Dışarı çıktıklarında güvertedekileri hayal meyal seçmeye bile yeni yeni başlıyorlar. Hava soğuk ve nemli, yağmurluklarının içinde kazakları, fanilaları ve termal başlıkları var. Şafak bir saate kadar sökmeyecek, ama onlar, gözleri bir şeyleri seçebildiği anda çalışmaya başlıyorlar. 43 derece kuzey, ekinokstan bir hafta sonrası, sabah saat 5.30.

Tekne ana misina bedeninin başlangıcında, Kanada karasuları sınırının yüz altmış kilometre kadar dışında. Uzun-parekete genellikle Gulf Stream'e atılır ve Gulf Stream'den toplanır, bu yüzden önceki akşamüstü dört deniz mili hızla akan sıcak akıntıda batıya doğru ilerlerken takımı attılar. Sonra geriye dönerek tekrar doğuya yöneldiler, yani ana bedenin başlangıcına döndüler. Bu, suyun içindeki tüm olta diziminin suda kalma sürelerinin eşit olmasını sağlar; böylelikle teknenin doğuya doğru akıntıyla aşırı gerilemesi önlenmiş olur. Billy radyo far sinyallerini izleyerek ana bedeninin başlangıcını bulmuş, oturuyor, pruva Amerika'ya dönük, parakete çekilmeye hazır.

Geri çekim, paraketeyi salmaktan daha az tehlikeli çünkü iğneler dışarı çıkmak yerine teknenin içine geliyor, fakat ana misina bedeninin yine de makul bir hızla sudan çekilmesi gerekiyor. İğneler küpeştede kamçı gibi şaklayabilir ve insanlara olabilecek en korkunç şekillerde takılabilir; örneğin bir tayfa üyesi tam yüzüne bir iğne darbesi almış, iğne elmacık kemiğinin altından girmiş ve göz çukurundan çıkmış. Bu da yetmiyormuş gibi, tekne nadiren dengededir ve güverte ender olarak kurudur. Yedi santimlik güverte atık suyu frengi deliklerinden durmadan dışarı dökülürken, insanın ayaklarının üzerinde durmaya çalışması, sulusepken bir kar fırtınasındaki cam silicisinin dengesini gerektirebilir.

Bununla beraber, piyango biletinizi çekiyorsunuzdur ve en bitkin gemici dahi piyangoya ne vurduğunu bilmek ister. Misina pupa sevk-halkasından çıkarılmıştır, artık sancak küpeştesindeki bir yarıktan geçerek tekneye gelir ve baş üstü makarasından geçer. Kaptan, dümeni güvertedeki tali dümen yekesinden idare eder ve önlerindeki diğer tekneleri radardan kontrol etmek için arada bir dümen köşküne koşar. Misina başındaki adama taşımacı denir ve görevi saçakları çıkararak kangalcıya geri uzatmaktır. Kangalcı yemi çıkararak saçağı ana-arabanın etrafına dolar. Taşımacı olmak çok stresli bir iştir; bir taşımacının anlattığına göre, günün sonunda çok gergin olduğu için bir keresinde hidrolik kaldıracı parmaklarıyla kaldırmak zorunda kalmış. Taşımacılara sefer için ayrıca para ödenir ve aralıksız dört saat boyunca birkaç saniyede bir saçak çıkarabildikleri için tercih edilirler.

Oltaya yakalanmış bir kılıçbalığı misinaya gammazlayıcı bir ağırlık bindirir, taşıyıcı bunu hissettiğinde iğnenin ağzı yırtıp koparmaması için hidrolik kaldıracı yavaşlatır. Balık elle ulaşılabilecek kadar yaklaşır yaklaşmaz, iki adam balığın böğrüne kakıçları takar ve kılıcı tekneye alır. Hâlâ canlıysa kakıççılardan biri balığı zıpkınlar ve kaçmamasını garantilemek için daha sağlam bir yere sürükler. Ve balık orada gözler pörtlemiş, ağız açılır kapanır vaziyette öylece yatar. Bazen iyi bir partinin sonunda, güverte süprüntülerinin arasında ileri geri debelenen, adamlar çalışırken onlara çarpıp duran üç-dört yarı-ölü kılıçbalığı olabilir. Kılıçbalığı gagasının yol açtığı deşilmiş bir yara, vahim ve ani bir enfeksiyon demektir. Balıklar tekneyle taşındığı için kafalarıyla kuyrukları kesilip atılır, ardından temizlenerek ambarda buza yatırılır.

Mako köpekbalığı, kılıçbalığından kat kat daha oburdur, bu yüzden bazen uzun-paraketeciler mako da yakalarlar. Aslında bu tür çok tehlikelidir: Bir keresinde bir mako Murph'ü öyle kötü ısırmış ki, onu helikopterle kıyıya götürmek zorunda kalmışlar. (Üstelik kesik bir makonun başına dokunmak bile ısırmasına yol açabilir). Mako için kural, ambarda buza attırılana dek tekin olmadığını bilmektir. Bu nedenle bazı tekneler güverteye canlı mako sokmazlar. Şayet yakalanacak olursa, kakıççı makoyu teknenin yanına sıkıştırırken, diğer bir mürettebat üyesi av tüfeğiyle balığın kafasını uçurur. Ancak bundan sonra mako tekneye çekilir ve temizlenir. "Her fırsatı değerlendirmek için çok açıklarda avlanırız," diyor *Hannah Boden* mürettebatının eski bir üyesi, "Helikopter menzilinin dışındasınızdır

ve yardım batıya doğru iki günlük mesafe demektir. Oraya ulaştığımızda hâlâ hayattaysanız, sizi bir Newfoundland hastanesine götürürüz. Ve dertleriniz işte o zaman başlar."

Bir uzun-paraketeci iyi bir günde on beş - yirmi kılıçbalığı kaldırabilir, yani bir ton et. Bob Brown'ın şimdiye kadar duyduğu en yüklü miktar, yedi gün boyunca günde beş ton kılıçbalığı yakalanmasıymış –35.000 kilo balık. Bu olay seksenlerin ortasında *Hannah Boden*'da olmuş. En vasıfsız mürettebat üyesi on bin dolar kaldırmış. İşte insanlar, bu yüzden balık avlıyorlar; bu yüzden yılın on ayını yirmi metrelik çelik levhaların içinde geçiriyorlar.

Yine de seferlerde bir yığın aksilik çıkar. Balık su sütunu altına eşit olarak taksim edilmemiştir; belli bölgelerde toplanırlar. Bu bölgelerin nereleri olduğunu bilmek gerekir. Paraketeyi genellikle akıntının batısına doğru atarsınız. Termoklin[2*]-ölçer sayesinde farklı derinliklerdeki sıcaklık ölçümlerini alırsınız; Doppler radarıyla, üç farklı seviyedeki alt-yüzey akıntılarının hızını ve yönünü öğrenirsiniz. Paraketeyi "hızlı su"ya atmak istersiniz, çünkü o zaman takım daha geniş bir alanı kaplar. Takımın bir ucunu daha yavaş akan soğuk suya demirleyebilirsiniz, zira daha sonra onu nerede bulacağınızı bilirsiniz. Niyetiniz yemi sıcak ve soğuk katmanlar arasına asmaktır, çünkü besin zinciri genellikle orada toplanır. Kalamar soğuk su planktonlarıyla beslenir ve kılıçbalığı kalamar yemek için ok gibi sıcak Gulf Stream sularının koynundan fırlar.

[2*] Termoklin: su sıcaklığı derinlik arttıkça hızla azalan deniz suyu katmanı.

Gulf Stream'i Kuzey Atlantik'in içine fırlatan ılık su girdapları balık tutmak için ideal yerlerdir; kaptanlar bu bölgeleri, NOAA meteoroloji uydularından aldıkları günlük yüzey sıcaklık haritalarını izleyerek keşfederler. Son olarak, seferlerinizi planlarken mehtapsız gecelere denk getirmemeye çalışırsınız. Kimse sebebini bilmez, ama öncesindeki ve sonrasındaki muhtelif günler boyunca balıklar beslenmeyi reddederler.

Yasa uyarınca kılıç teknesi kaptanları, avlandıkları her bölgenin, atılan her takımın, tutulan her balığın kaydığını tutmak zorundadırlar. Bu kural teknenin federal tüzüğe uyup uymadığının tespitine yardımcı olmakla kalmaz, deniz biyologlarının mevcut kılıçbalığı miktarını tayin etmelerini de sağlar. Göç yolları, demografik değişimler, ölüm oranları –tüm bunlar av jurnallerinden çıkarılabilir. Ek olarak, Ulusal Deniz Balıkçılığı İdaresi[3*] gözlemcileri, düzenlemekle yükümlü oldukları endüstriyi daha iyi kavramak için bazen kıyı çevresindeki teknelere refakat ederler. 18 Ağustos 1982'de Massachusetts Kıyı Bölgesi İdarecileri Programı'nın[4**] baş tasarımcısı Joseph Pelczarski böyle bir sefere katılmış. Georges Sığlığı'nda galsama ağı denemeye hazırlanan *Tiffany Vance* adlı California'dan bir parakete teknesiyle, New Bedford'dan açılmış. (Galsama ağı Doğu Kıyısı'na yabancıydı ve Pelczarski nasıl çalıştığını görmek istemişti.) Gözcü uçakları, sonradan da anlaşıldığı üzere, Georges'da birkaç tane haricinde hiç kılıçbalığı olmadığını rapor etmiş, fakat kızılötesi uydu görüntüsü sığlığın Kuyruk kısmında muazzam bir sı-

[3*] National Marine Fisheries Service

[4**] Massachusetts Coastal Zone Management Program

cak su anaforu olduğunu meydana çıkarmış. Teknenin kaptanı Alex Bueno kuzeyde parakete denemeye karar vermiş ve Pelczarski de ona katılmış. Pelczarski'nin raporunun galsama ağı tüzüğüne hemen hemen hiçbir etkisi olmamış –sadece bir kez atmışlar ve tek bir balık yakalamışlar– ama rapor, hükümet biyologları ve istatistikçilerine bir uzun-parakete teknesindeki yaşama dair edindikleri sınırlı sayıdaki görüşlerden birini sunmuş:

> F/V[5*] *Tiffany Vance* 21 Ağustos'un ilk ışıklarında Shelburne, Nova Scotia'ya ulaştı. Yakıt ve erzak alarak o akşamüstü 5.30'da ayrıldık ve limanın dışına kadar pruvanın dümen suyunda yüzen yunuslarca refakat edildik. Batıya doğru yol alan iki İspanyol balıkçı teknesi görüldü (*Tiffany Vance* denizcilerinden biri İspanyol'du). Kanada'ya doğru ilerleyen çok sayıda konteyner gemileri görüldü. 25 Ağustos'ta sığlığın Kuyruk bölümüne ulaştık. Deniz suyu sıcaklığı, sıcak ve soğuk suyun karşılaştığı "sırtlar" için sürekli olarak monitörden kontrol ediliyordu. 26 Ağustos'ta kaptan hem diğer kılıçbalığı tekneleri arasında kalan, hem de suyu uygun açık bir alan buldu; o akşam takımı atacaktık. Takımın atılması bir buçuk saat sürdü ve beş yüz iğne kullanıldı.
>
> Geri çekim sabaha karşı saat 5.10'da highflyer ve radyo farının tekneye alınmasıyla başladı. Yankee iğneleri ve tuzakları tekneye gelir gelmez kangallanarak paketlendi, monofilaman iğneler bobinlere sarıldı. Kaptan, dümeni idare ederek ve gaz keserek paraketede "ağırlık" emareleri arıyordu. İlk balık bir kılıçbalığıydı. Ga-

[5*] F/V (Fishing Vehicle): Balıkçılık aracı

gası su yüzeyini yararak geliyordu ve ardından sırt üstü yuvarlanmaya başladı, ölmüştü, tekneye kadar paraketenin üstünde çekildi. Kakıçlandı, tekneye alındı, kılıcı kesildi ve balık temizlendi. Tayfa balığın hangi sularda dolaştığı konusunda fikir edinmek içi karnından çıkanları inceledi ve vücut içi ısısını yokladı. Çoğu kılıçbalığı kalamarla besleniyordu.

Daha sonraki iki av günü, sığlığın Kuyruk bölümünün güneyindeki genel bölgede geçti. İkinci gün on bir kılıçbalığı, dört mavi köpekbalığı, bir mako, bir deniz kaplumbağası (canlı olarak salındı) ve bir tırpana yakaladık. Makoyu kılıçbalıklarının arasına koyduk. Üçüncü gün paraketeyi atarken takımımız, diğer teknelerin takımlarıyla karıştı. Kaptanların mevkileri saptamak ve takım pozisyonundaki tüm bölge tekneleriyle temas kurmak için gösterdikleri tüm çabalara rağmen bir paraketenin üzerinden geçtik. Salmalarımızdan uzanan ve su yüzeyinin elli beş santim kadar altında bulunan stabilizatörlerimiz bir uzun-paraketeye takıldı. İskele stabilizatörü çabuk kurtuldu fakat kurşun ve çelikten oluşan sancak stabilizatörü sudan fırlayarak büyük bir gürültüyle bir denizcinin birkaç santim yanındaki yem kutusuna çarptı.

Takımların karışması ve yoğunlaşan trafikten kurtulmak için kuzeydoğuya, Newfoundland denizaltı dağlarına doğru ilerledik. Ertesi av günü, 30-31 Ağustos, oldukça sıradandı. Kaptan daha az sayıda (300) iğne kullandı çünkü su pek elverişli değildi (yavan su). Buna rağmen dokuz kılıçbalığı yakaladık. Geri çekim sırasında ana bedenin kopması yüzünden bir saat boyunca takımı aradık. Geri çekimin ardından kaptan daha iyi sular bulmak amacıyla tüm gece boyunca kuzeydoğuya ilerleyerek, Flaman Doruğu'nun yaklaşık

olarak 135 deniz mili yakınlarına geldi. Uzak mesafede balinalar görüldü. 4 Eylül'de 400 iğneli bir takım attık ve sonuç on iki kılıçbalığı, bir mako, üç neşter balığı, üç tırpana, bir mavi köpekbalığı ve canlı bırakılan bir deniz kaplumbağası oldu.

5 Eylül gecesi benim geri dönebilmem için kaptan, kılıçbalığı teknesi *Andrea Gail*'le buluştu. Tekneler kıç kıça bağlandı ve eşyalarım ikinci tekneye aktarıldı. Ardından tekneler ayrıldı ve *Andrea Gail,* sancak tarafını *Tiffany Vance*'in kıç tarafıyla aynı hizaya getirdikten sonra, *Andrea Gail*'e kadar 30 metre yüzdüm. Beni tekneye çektiler, iki gün sonra Burin limanına, Newfoundland'e girdik. *Andrea Gail*'in sahibi Robert Brown bozulan jeneratörleri değiştirmek için Newfoundland'e uçuyordu ve bizi 9 Eylül 1982'de Beverly Havaalanı'na bıraktı. *Tiffany Vance* 18 Ekim'de New Bedford'a vardı –ambarda 15.000 kilo kılıçbalığıyla denizde altmış üç gün.

KILIÇBALIĞI avcıları, bilhassa Grand Sığlığı balıkçıları, çok uzun süre karayla iletişim kurmaksızın denizdedirler. Kısa vadeli kültür şokunu inceleme fırsatı bu balıkçılar arasında yapılacak bir araştırmayla elde edilebilir ve böyle bir araştırmaya girişilmelidir.

Eylül sonları ve Ekim'in ilk haftasına doğru *Andrea Gail* tayfası takımlarını atıyor, geri dönüyor, takımı topluyor ve yeniden atıyordu. Gündüzleri sıcak; denizciler güvertede tişörtleriyle dolaşırken tenleri akşamüstü güneşinde terleriyle tütsüleniyor. Akşamları ceketleriyle kazaklarını giyiyor ve kapşonları çekili olarak yemleme masasında çalışıyorlar. Güverte ışıkları yıldızları gölgede bırakırken ve keskin soğuk hava

New England güzünün belleğine kazınırken, aydınlık yalpalıyor, kızarıyor ve nihayet karanlığa gömülüyor. On gibi tayfa işini bitiriyor ve birkaç saatlik uyku için ranzalarına kayıyor.

Bir balıkçı için Grand Sığlığı, Arizona çölleri veya Georgia bataklıkları kadar farklı ve özeldir. Sığlığın kendine has suyu, ışığı, vahşi yaşamı, "duygu"su vardır. Hiçbir deniz balıkçısı, Grand Sığlığı'nda gözlerini açtığında kendini Georges'da ya da Long Island'daymış gibi hissedemez. Sis uçurumları şahlanarak tekneleri haftalarca örter. Dondurucu hava dalgaları, Kanada Kalkanı'ndan aşağı uluyarak iner ve su buharını oluşturur. Deniz, planktonca o kadar zengindir ki, rengi yeşilgri arası donuk bir renge çalar ve ışığı yansıtmaz yutar. Karadan yüzlerce deniz mili açıktaki tekneleri fırtına ve yelkovan kuşları çevreler. Kocaman yırtıcı martılar uçsuz bucaksız dünyalarına doğru savurdukları *kra-kra* sesleriyle suya hücum ederler. Tarih öncesi çağlardan kalma yaratıkları andıran gagalı balinalar sis esiri teknelerin tayfalarını ürkütür. Katil balinalar –gariptir ama– sadece mavi köpekbalıklarının göğüs yüzgeçlerini yiyerek, paraketelerin etrafını turlarlar.

Billy, Kuyruk'un yaklaşık yüz elli deniz mili kadar doğusunda, Newfoundland Denizaltı Dağları diye bilinen bir sıra sığlığın hemen yanında avlanıyor. Ufukta arada sırada *Mary T* diye bir teknenin beyaz kaptan köşkünü görür gibi oluyor, kaptanı Albert Johnston isminde bir Floridalı. Johnston ve Billy yaklaşık bir hafta kıç kıça avlanıyorlar, takımlarını güneybatıya doğru iki büyük paralel hatta atıyorlar. Bu hatlar, takımı yavaş-

akan soğuk suya sabitleme isteminin sonucunda, hafif sıcaklık değişimlerinin yaşandığı suların üzerinden geçiyor. Bazen geri çekim sırasında birbirlerini görüyorlar, ama çoğunlukla birbirlerinin radar ekranlarında karlı görüntülerden ibaretler. Engin denizdeki kılıç tekneleri pek sosyalleşmezler. İnsan sosyal olacaklarını düşünebilir –Tanrım, tüm o boşlukta mı– ama onlar genellikle bir barda veya yatakta eşleriyle sosyalleşmeyi yeğlerler. (Bir sahil şeridi esprisi: Bir balıkçının eve döndüğünde yaptığı ikinci şey nedir? Eşyalarını yere bırakmak.) Kaptanların, dönüş yolculuğunda hızlarını yaklaşık yaklaşık yarım deniz mili düşürüyor diye çelik kuşlardan birini sudan çıkardıkları bilinen bir gerçektir. Bir haftalık seyir süresi düşünülürse bu kayıp, eve ulaşmak için fazladan bir on iki saat daha demektir.

Ekim ayı içinde dört-beş gün daha; Johnston son takımını da çekiyor ve filonun geri kalanına dönmek üzere olduğunu, yoldaki hava koşullarını telsizle bildireceğini söylüyor. Tekne yeni inmiş bir ölü dalganın üstünde yalpalanıyor, tayfa kaybettiği uykuyu telafi etmek için uyumaya çekiliyor ve sırayla dümen başına geçiyor. 7 Ekim'de arkalarında bir yeniay yükseliyor ve o akşamüstünün geç saatlerine dek tüm gün boyunca ayın solgun görüntüsünün peşinden gidiyorlar. Gün batımı, keskin sonbahar ufkunun üzerinde dans eden kanlı bir pas-kızıllığı; akşam karayelle birlikte çöküyor ve yıldızlarla perçinlenmiş bir gökyüzü kalıyor geriye. Suyun çelik üzerindeki tokatları ve dizel motorun ağır çalkantısı dışında ses yok. *Mary T* Fairhaven limanına giriyor, Massachusetts, 12 Ekim, denizde geçen bir ayı aşkın sürenin ardından.

Fairhaven, Acushnet Irmağı'nın bir kilometre yakınına kurulu olan New Bedford'un daha küçük bir versiyonu. Her iki şehir de New England balıkçılık endüstrisinin bir asırlık çöküşü sırasında çeşitlenmeyi başaramayan ödünsüz ve meteliksiz ufak yerler. Şayet Gloucester birkaç defa kanunla başı belaya giren kabahatli bir veletse, New Bedford bir gün herkesi öldürecek olan gerçekten alçak bir ağabeydir. Bir New Bedford barı rezil bir çete tecavüzünün mekanı olmuş mesela; bir diğeri ise bodyguard olarak halen bir Doberman çalıştırıyor. New Bedford'dan çok büyük miktarlarda eroin geçer, ayrıca çok sayıda balıkçı burada başına iş alır. Johnston'ın tayfasından biri New Bedford'da 13.000 dolarlık bir çek bozdurmuş ve bir hafta sonra eve yalınayak dönmüş.

Johnston teknesini McLean's Deniz Ürünleri ve Kuzey Atlantik Dizel'in hemen yanındaki Union Rıhtımı'na bağlıyor. McLean's üst katında pazarlıkların yapıldığı ofis öbekleri bulunan, zemini balık kanının süzülmesi için çimentoyla kaplanmış iki katlı harap bir bina. Delişmen-saçlı esmer genç adamlar lastik çizmelerle etrafta tepiniyorlar ve odanın orasına burasına balık fırlatırken birbirlerine Portekizce bağırıyorlar. Uzun bıçaklarla balığı "filetoluyorlar" –eti kılçıktan sıyırıyorlar– ve vakumlu poşetlere koyarak kamyonlara yüklüyorlar. Deneyimli bir işçi koca bir balığın filetosunu iki dakika içinde çıkarabiliyor. McLean's yılda bir milyon kilo kılıçbalığı ve yarım milyon kilo ton balığı naklediyor. Balığı uçakla denizaşırı ülkelere, gemiyle ülkenin dört bir yanına gönderiyor, hatta köşe başındaki markete dahi satıyorlar.

Johnston'ın teknesi günün büyük bölümünü boşaltıma ayırıyor; ertesi gün kaptan, hesabı görüyor ve tekneyi yeniden hazırlamaya başlıyor. Yiyecek, mazot, su, tamirat, olağan şeyler. Dönüş ne kadar çabuk olursa o kadar iyi –tayfanın New Bedford'un cazibesine uzun süre kapılmadan edemeyeceği gerçeğinin yanı sıra, Grand Sığlığı'na açılmak için sezon giderek daralıyor. Ne kadar çok gecikirseniz, fırtınalar da o kadar çok şiddetlenir. "Böyle bir havaya düştüğünüzde bir şeyler ters giderse –bir ambar kapağı kırılır veya salmalardan biri dolanırsa– başınız büyük belalara girebilir," diyor Johnston. "Bazı denizciler kendilerini yenilmez hissettikleri yerlere giderler, oysa gördükleriyle gerçekten neler olabileceği arasında çok ince bir çizgi olduğunun farkında bile değillerdir. Orada 27 metrelik bir tekne kaybeden birini tanıyorum. Tekne ikiye ayrılmış ve otuz denizciyle birlikte batmış."

Gerçekten de Johnston daha hazırlıklarla uğraşırken ilk kötü hava patlıyor. Sahili döven, rüzgârı güneybatıya doğru savuran bir çifte-siklon fırtınası bu. Fırtına denize açıldığında, daha da şiddetleniyor ve Billy'yi bir sabah takımı toplarken yakalıyor. Rüzgâr otuz deniz mili hızında ve dalgalar güverteyi aşındırıyor, ama takımı tekneye alana kadar çalışmayı bırakmaları olası değil. O sabahın sonlarına doğru büyük bir darbe alıyorlar.

Azgın bir dalga bu: Yalçın, ak taçlı ve belki on metre yüksekliğinde. Güvertenin üzerine çığ gibi düşerek *Andrea Gail*'i tonlarca suyun altında bırakıyor. Paraketeyi çekme durumunda misinayı gözetirken bir

anda bordalarının üzerine seriliyorlar. Ağır ağır, bitip tükenmek bilmeksizin devam ediyor bu sallantı. Sonunda *Andrea Gail* belini doğrultuyor, Billy onu rüzgâra karşı çeviriyor ve hasar kontrolü yapıyor. Makine dairesinde aküler yuvalarından fırlamış, ama hepsi bu. O akşam Billy olanları anlatmak için telsizle *Seneca*'dan Charlie Johnson'ı arıyor. Charlie, Bulls Körfezi, Newfoundland'de krank milini tamir ettirmekle meşgul, Billy onu filoyla ilgili gelişmelerden haberdar etmek için her akşam arar. *Tanrım, dünyanın dalgasını yedik,* diyor Billy. *Bordamızın üzerine yattık. Düzelebileceğimiz aklımdan bile geçmemişti.*

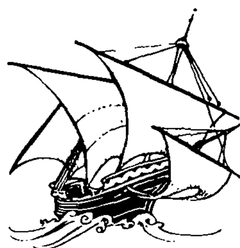
Birkaç dakika, hava ve balık durumunu görüştükten sonra bağlantıya son veriyorlar. Dalga hikâyesi Charlie Johnson'ın hoşuna gitmiyor –*Andrea Gail* ufak ama zorlu bir tekne olarak biliniyor ve bu kadar kolay yan yatmaması gerek. Özellikle suyun içinde bir kuş ve ambarda 10.000 kilo balık varken. "Bir şey söylemek istemedim ama bu olağan değil gibiydi," diyor Johnson. "Orada Tanrı'nın diyarındasınız. Hata yapamazsınız."

Andrea Gail Kuyruk'un doğusunda bir hafta daha avlanıyor ve pek başarılı olamıyor; sefer tam bir fiyaskoya dönecek gibi. Bir tekne denizde süresiz olarak kalamaz –erzak azalır, tayfa çıldırır, balıklar bozulmaya başlar. Bir an önce balık bulmak zorundadırlar. Bu nedenle ay ortası gibi takımı toplayarak, Flaman Doruğu diye anılan sığlıklarda avlanmak üzere tüm gece boyunca kuzeydoğuya ilerler. Filonun geri kalanı güneye ve batıya yönelmiştir: *Allison*'da Tommy Barrie, *Seneca*'da Charlie Johnson, *Miss Millie*'de Larry Horn,

Mr. Simon'da Mike Hebert ve *Hannah Boden*'da Linda Greenlaw. Ayrıca filoda *Eishin Maru 78* isimli 45 metrelik bir Japon paraketecisi de bulunuyor. *Eishin Maru*, Judith Reeves adında bir Kanada Balıkçılık Endüstrisi gözlemcisini de taşıyor; tekne üzerinde hayatta kalma-elbisesi olan veya İngilizce konuşabilen tek kişi de o. *Marry T* yola yeni çıkmış, *Laurie Dawn 8* isimli başka bir tekne ise tamirat için New Bedford'a yeni giriyor.

Billy 41 derece batıda, sırt bölgesinden geçiyor. Balıkçılık haritasından neredeyse çıkmış durumda. Hava soğumuş, rüzgâr artmış, tayfa kazak, iş tulumu, lastik yağmurluk katmanları içinde çalışıyor. Sezonun sonu, tatminkâr bir sefer için son şansları. Tek istedikleri bu işi bitirmek.

FLAMAN DORUĞU



Ve gördüğüm sanki ateşle yoğrulmuş camdan bir denizdi...

– Vahiy 15

NEW ENGLAND sakinleri kılıçbalığı yakalamaya 1800'lerin başlarında, onları ufak yelkenli kayıklardan zıpkınladıktan sonra tekneye alarak başlamışlar. Kılıçbalığının sürüler halinde dolaşmaması nedeniyle, tekneler yelken direklerinin tepesinde gözleri sırçamsı sularda gezinen tek yüzgeçleri arayan bir denizciyle açılırlarmış. Rüzgâr çıktığında, yüzgeçler bir anda seçilemez olur ve tekneler geri dönerlermiş. Gözcü, bir balık gördüğünde, kaptanı o tarafa yönlendirir, ardından zıpkıncı atışını yaparmış. Atış teknenin sallantısı, balığın ani atılımları ve ışığın suda kırılması hesaba katılarak yapılmalıymış. Bayağı orkinos günümüzde hâlâ bu yöntemle avlanılıyor, ama balıkçılar avlarını bulmak için artık gözcü uçaklar ve öldürmek için de elektrikli zıpkınlar kullanıyorlar. Bayağı orkinos Japonya'da vazgeçilmez bir lezzettir; hava yoluyla ülkeye nakledilir ve kilosu yüz altmış dolara kadar çıkabilir. Tek bir bayağı orkinos otuz-kırk bin dolara alıcı bulabilir.

New England balıkçıları gözcü uçaklarıyla 1962 yılında tanıştı, fakat balıkçılık endüstrisini tam anlamıyla değiştiren ise uzun-parakete oldu. Yıllar boyunca Norveçliler uzun-paraketeyle tek tek kılıçbalığı yanında sa-

dece mako yakalamışlar ve asla özellikle kılıçbalığının peşinden koşmamışlardı. Ardından 1961'de Kanadalı balıkçılar uzun-parakete takımında bazı değişiklikler yaptılar ve kuzeydoğu bölgesindeki toplam kılıç avını neredeyse üç katına çıkardılar. Yine de bu canlılık fazla uzun sürmedi; on yıl sonra ABD F.D.A.[1*] kılıçbalığının bünyesinde tehlikeli miktarlarda cıva barındırdığını açıkladı, ardından Amerika ve Kanada hükümetleri balığın satışını yasakladı. Bazı uzun-paraketeciler buna rağmen kılıçbalığı avlamaya devam ettiler, ama yakaladıkları avın F.D.A. tarafından el konulup tahlil edilme riskini de göze aldılar.

Nihayet 1978'de ABD hükümeti balıktaki kabul edilebilir ölçülerdeki cıva kirliliği düzeyinde standartları hafifletti ve ardından altına hücum başladı. Gerçi bu arada balıkçılık da değişim göstermişti; tekneler uydu navigasyonu, elektronik balık bulucuları, sıcaklık-derinlik ölçme aletleri kullanıyorlardı. Takımın tespiti için radar yansıtıcılarından yararlanılıyor, yeni çıkan monofilaman tek partide yirmi beş - otuz deniz millik misinayı atmayı mümkün kılıyordu. Seksenlerin ortalarına gelindiğinde tek başına ABD kılıçbalığı filosu, yılda elli milyon iğne kullanan yedi yüz tekneyi bulmuştu. O günlerdeki bir hükümet araştırmasının da ortaya koyduğu gibi, "Öyle görünüyor ki teknolojik değişim kaynakların sınırlı olmasına rağmen ilerlemeye devam ediyor."

O zamana değin balıkçılık endüstrisinin kuralları nispeten düzenlenmemişti, fakat seksenlerin başın-

[1*] F.D.A. (Food and Drug Administration): Gıda ve İlaç İdaresi

da bulunan çekme-dolanmalı ağ, sonunda bürokrasi çarklarını çevirmeye başladı. Ağ yaklaşık bir deniz mili uzunluğunda, otuz metre genişliğindeydi, uzun-parakete teknesinden bozma bir teknenin kıç tarafından atılıyordu ve bu bütün gece sürüyordu. Geniş ağ gözleri ufak balıklara kaçma olanağı verse de, Ulusal Deniz Balıkçılığı İdaresi, ağın kılıçbalığı popülasyonu üzerindeki etkisine hâlâ kuşkuyla bakıyordu. Sonuç olarak Kuzey Atlantik kılıçbalığı avcılığında çekme ağlarının kullanımının sınırlandırılmasını da içeren, pek çok düzenleyici değişiklik öne süren bir yasa tasarısı yayınladılar. Bu tasarı bireysel balıkçıların olduğu kadar eyalet acenteliklerinin ve federal dairelerin de tepkisine yol açtı. 1983 ve 1984 yıllarında Doğu Sahili'nin çeşitli yerlerinde bir dizi halk oturumu düzenlendi, katılamayan balıkçılar –diğer bir deyişle o sıralarda balık tutmakta olanlar– mektup gönderdiler. Tepki gösterenlerden birisi de Bob Brown'du, zar zor okunan kargacık burgacık bir mektupla o yıl elli iki takım kurduğunu ve orada bol miktarda ergin kılıçbalığı olduğunu, sadece insanların düşündüğünden daha soğuk sularda barındıklarını anlatmaya çalıştı. *Tiffany Vance*'in kaptanı Alex Bueno diğer şeylerin yanı sıra, pahalıya mal olması sebebiyle ağcıların çekme-ağlarına geçmek gibi bir niyetleri olmadığına ve yüz yetmiş beş deniz millik sınırın dışındaki balıklar hesaba katmadığı için kılıçbalığı popülasyonu tahminlerinin doğru olmadığına açıklık getiren bir mektup yazdı. Spor balıkçıları ticari balıkçıları okyanusu yağmalamakla, ticari balıkçılar spor balıkçılarını kaynakları çarçur etmekle suçladılar ve hemen hemen herkes hükümeti büyük beceriksizlikle suçladı.

Sonuç olarak Balıkçılık İdaresi Tasarısı, Atlantik kılıçbalığı avcılığı için bir kota koymadı, ama tüm kılıç teknelerinden Ticaret Bakanlığı'nın bir departmanı olan Ulusal Deniz Balıkçılığı İdaresi'ne kaydolmalarını talep etti. Hayatlarında bir kere bile kılıçbalığı yakalamamış tekne sahipleri sadece tercih haklarını genişletmek amacıyla izin belgeleri için kapıştılar, kılıçbalığı stoğu tüm göstergelerin ışığında azalmaya devam ederken, tekne sayısı neredeyse ikiye katlandı. 1987 senesinden 1991'e kadar, toplam Kuzey Atlantik kılıçbalığı avı 23 milyon kilodan 17 milyon kiloya geriledi ve ortalama balık ağırlığı 85 kilodan 55 kiloya düştü. Bu durum kaynak idaresi uzmanlarınca *mera trajedisi* olarak bili-

nen şeydi, on sekizinci yüzyıl İngiltere'sindeki aşırı otlatmaya bir göndermeydi bu. "Umumi mera alanları vakasında," diye açıklıyordu bir balıkçılık idaresi broşürü, "vatandaşlar arazide, giderek daha fazla koyun otlattık için otlar kısa sürede tükendi. Mevcut kaynağa para yatırmak veya olanı korumak adına teşvik edici unsurlar da yok denecek kadar azdı, çünkü diğerleri hiçbir katkıda bulunmadan yararlanacaklar endişesi vardı."

Bu durum balıkçılık endüstrisinin her alanında yaşanıyordu: Mezgit avı 1960 değerlerinin ellide birine düşmüştü, morina avı dört kat azalmıştı. Suçlu –balıkçılıkta hemen hemen her zaman olduğu gibi– teknolojideki ani değişimdi. Yeni çabuk-dondurma teknikleri teknelere dünyanın yarısında çalışma ve seferdeyken avlarını işleme imkânını sağladı, ayrıca bu gelişme, çoğu ülkenin etrafındaki iki buçuk deniz millik sınırı tamamen geçersiz kıldı. Devasa Rus işleme-gemileri her seferinde aylarca denizde kalıyor ve tek bir çekişte otuz ton balık

kaldırabilen ağlarla dibi süpürüp götürüyorlardı. Neredeyse Amerika kıyılarından görülecek kadar yakında avlanıyorlardı, yıllar içinde balık stokları yüzde ellilik kayıplarla sendelemeye başlamıştı. Kongre artık eyleme geçmeliydi ve 1976'da ulusal özerkliğimizi kıyıdan yaklaşık yüz elli deniz miline çıkaran Magnuson Balıkçılığı Koruma ve İdare Hareketi kanunu kabul edildi. Çoğu diğer ülke de çok geçmeden aynı şeyi yaptı.

Şüphesiz bunun temelinde yatan asıl kaygı balık popülasyonu değil, Amerikan filosuydu. Rekabete dahil olur olmaz, Amerika, Georges Sığlığı'nı herhangi bir Rus işleme-gemisinin kazıdığı gibi kazıyacak bir endüstri kurmaya koyuldu. Magnuson Kanunu'nun yürürlüğe girmesinin ardından, Amerikalı balıkçılar federal-güvenceli borçlar alarak, çeyrek milyon dolarlık çelik teknelerle ticarete atıldılar. Bu da yetmezmiş gibi hükümet çıkar-çatışması yasalarından muaf tutulan sekiz bölgesel balıkçılık konseyi kurdu. Teoride, bu düzenleme, balıkçılık idaresini balıkçılık yapan insanların ellerine bırakmalıydı. Gerçekte ise tek yaptığı, tilkiyi tavuk kümesinden içeri buyur etmekti.

Magnuson'un ardından ilk üç yılı içinde New England filosu ikiye katlanarak 1.300 tekneye çıktı. Üstün donanımlarla öyle büyük miktarlarda av yakalandı ki, fiyatlar düşüşe geçti ve balıkçılar sadece idame edebilmek isteğiyle de olsa çok daha yıkıcı yöntemlere başvurmak zorunda kaldılar. Trolcüler okyanus zeminini öyle sert tırmıkladılar ki, sonunda çıkıntıları düzlemeyi ve vadileri doldurmayı bile başardılar –oysa balıkların eliştiği en doğal ortamlardı buraları. Seksen-

lerin ortalarındaki birkaç verimli yıl, kapsamlı çöküşü gizledi; ama son artık kapıya dayanmıştı ve birçok kişi bunun farkındaydı. İlk kez birisinin --en azından bir balıkçının-- çıkıp da ava son verme önerisinde bulunması 1988'de oldu. Mark Simonitsch adındaki Chathamlı bir balıkçı New England Balıkçılık Konseyi toplantılarından birinde ayağa kalkarak söz aldı. Simonitsch hayatı boyunca Cod Burnu açıklarında avlanmıştı; kardeşi James ise Bob Brown için çalışmış bir deniz güvenlik danışmanıydı. Her iki adam da balıkçıları, balıkçılığı ve işlerin nereye varacağını biliyordu.

Simonitsch, Georges Sığlığı'nın her türlü balıkçılığa süresiz olarak kapatılmasını önerdi. Yuhalandı, oysa bu sonun başlangıcıydı.

Kılıçbalığı popülasyonu bazı türler kadar hızlı çökmedi, ama sonuçta azalıyordu. 1988 yılına kadar birleşik Kuzey Atlantik filosu denize, yılda yüz milyonun üzerinde iğne sallandırıyordu; av jurnallerinin gösterdiğine göre kılıçbalığı popülasyonu giderek daha fazla gençleşiyordu. Sonunda 1990 yılında, Uluslararası Orkinos Koruma Komisyonu, Kuzey Atlantik'teki kılıçbalıkları için bir kota önerisinde bulundu. Ertesi yıl Ulusal Deniz Balıkçılığı İdaresi ABD-lisanslı kılıç tekneleri için 3.500 ton temizlenmiş kılıçbalığı kotasını yürürlüğe koydu; bu kabaca geçen yılki avın üçte ikisi ediyordu. ABD-lisanslı her tekne limana döndüğünde avını rapor etmek zorundaydı ve kotanın tamamı karşılanır karşılanmaz tüm balıkçılık faaliyetleri durduruldu. İyi geçen bir yılda kota Eylül ayında karşılanabilirdi; kötü geçen yıllarda belki de asla karşılanamazdı. So-

nuç olarak balıkçı tekneleri artık sadece sezonla değil, birbirleriyle de yarışır oldular. *Andrea Gail* 23 Eylül'de limandan ayrıldığında, yaşamında ilk kez bir kota altına giriyordu.

ALBERT JOHNSTON 17 Ekim'e kadar *Mary T*'yi balıkçılık sahalarına geri götürmüş oluyor ve o gece takımını suya atıyor. Kuyruk'un seksen deniz mili güneyinde, Gulf Stream sırtının tam üzerinde, yaklaşık olarak 41 derece kuzey ve 51 derece batı bölgesinde bulunuyor. Kocagöz orkinosların peşinde ve av gayet iyi geçiyor –kılıçbalığı avcılarının tabiriyle, "onları yağmalıyor." Bir gece 20.000 dolar değerindeki kocagözü bir katil balina sürüsü saldırısında yitiriyorlar, ama diğer günlerde gecede iki-üç ton balık kaldırıyorlar. Bu miktar on takımlık bir sefer için yeter de artar bile. Şu an sıcak Gulf Stream sularındalar ve filonun geri kalanı doğuda. "Yılın o zamanında Gulf'in yakınında avlanmak güzeldir," diyor Johnston. "Biraz daha az kötü havaya maruz kalırsınız –alçak basınç genellikle jet rüzgârını kuzeye sürükler. Yine de olası en kötü fırtınaya da yakalanabilirsiniz, ama genel olarak hava biraz daha iyicedir."

Orada bulunan çoğu diğer kaptan gibi Johnston da daha araba kullanmayı öğrenmeden ticari balıkçılığa başlamış. On dokuz yaşına geldiğinde tekne işletiyormuş ve ilk teknesini yirmi dokuz yaşındayken almış. Şimdi otuz altısında, bir karısı, iki çocuğu ve Florida'da küçük bir firması var. Ticari teknelere balık takımları satıyor. Her tekne sahibinin yaşamında öyle bir an gelir ki

–yirmili yaşlardaki mücadelelerin, ilk yatırım korkusunun ardından– artık biraz rahatlayabileceğini düşünür. Sığlıklara sezon-sonu seferleri düzenlemek, her ay bir geri dönüp bir dışarı açılan tekneye kaptanlık yapmak zorunda değildir. Otuz altı yaşında, artık genç insanlara, Pompano Plajı'nda bir kız arkadaş ve Crow's Nest'te bir yığın postadan başka pek bir şeyleri olmayan gençlere şans tanımaya başlamanın zamanı gelmiştir.

Elbette ortada bir de, "Ne fark eder ki?" sorusu var. Oysa denize ne kadar çok açılırsanız, asla dönmeme ihtimaliniz de o kadar artar. Tehlikeler sayısız ve tesadüfidir: Sizi güverteden silip süpüren azgın dalga; el ayanızı yakalayan iğne ve kurtağzı; teknenizin merkezinden geçen bir rotayı takip eden tanker. Bu tehlikelere karşı önlem almanın tek yolu zar atmayı bırakmaktır; evde bir ailesi ve işi olan adamın bunu yapması daha muhtemeldir. Balıkçı teknelerinde Amerika Birleşik Devletleri'ndeki diğer herhangi bir işte olduğundan daha fazla insan ölmektedir. Johnston için orman yangınlarının ortasına paraşütle atlamak veya New York City'de bir polis memuru olarak çalışmak, Flaman Doruğu'nda uzun-parakete atmaktan daha hayırlı olurdu. Johnston denizde yaşamını yitiren birçok balıkçı tanıyordu ve sayamayacağı kadarının da sona çok yaklaştığına şahit olmuştu. Bir fırtınanın ortasına gizlenmiş sizi bekliyor veya en bulutsuz yaz gününde. Pat diye –tayfa başka tarafa bakıyor, iğne sizi yakalıyor ve işte bir anda kılıçbalıklarının beslendiği derinliklere inmişsiniz.

1983 yılına dönelim; Johnston'ın bir arkadaşı *Canyon Explorer* isimli 26 metrelik bir tekneyle bir güz

borasına yakalanmış. Üç siklon alanı sahilin açıklarında birleşmiş ve bir buçuk gün boyunca yüz deniz mili hızla esen heybetli bir fırtınaya dönüşmüş. Dalgalar o kadar büyükmüş ki, Johnston'ın arkadaşı yüzüstü yere kapaklanmalarını önlemek için motora tam yol vermek zorunda kalmış. Tekne elli deniz mili geriye sürüklenmiş –tam yol ileri vermelerine rağmen– çünkü okyanusun tüm yüzeyi hareket halindeymiş. Bir ara kaptan pencereden dışarıya göz atmış ve dev gibi bir dalganın yaklaşmakta olduğunu görmüş. Hey Charlie, şuna bak! diye bağırmış güverte altındaki diğer bir mürettebat üyesine. Charlie kamara iskelesinden yukarı fırlamış fakat dümen köşküne zamanında varamamış; köpüren barudi dalga teknenin üzerine çullanmış ve dümen köşkü pen-
cerelerini patlatmış.

Sonradan anlaşıldığı üzere, bu çok sert bir fırtınaymış ve filonun tamamını tahrip etmiş. *Lady Alice* adlı bir tekne dümen köşküne ağır bir darbe almış ve bir mürettebat üyesi hayatı boyunca felçli kalmış. Önceki hafta balıkçılık endüstrisi gözlemcisi Joseph Pelczarski'yi *Andrea Gail*'e aktaran *Tiffany Vance,* kardeş teknesi *Rush*'la beraber neredeyse batıyormuş. Fırtına patladığında her iki tekne de aralarında yaklaşık bir deniz millik mesafeyle Flaman Doruğu'na doğru ilerliyormuş ve her ikisi de iskele tarafı dengeleyici kuşlarını kaybetmiş. *Tiffany Vance*'deki kuş tekneye zincirle asılıymış ve ağırlık yapacak yüz kiloluk çelik olmayınca, zincir durmadan tekneye çarpmaya başlamış. Kesilmesi gerekiyormuş: Kaptan Alex Bueno iç çamaşırlarına kadar soyunmuş, beline bir ip bağlamış ve elinde bir kaynak üfleciyle güverte suyunun içinde

ilerlemeye başlamış. Güverteye su sel gibi aktığından üfleci yanık tutmakta epey zorlanıyormuş. Nihayet zinciri alevle koparmayı başarmış ve içeri dönerek teknenin batmasını beklemiş. "Sahil Koruma'yı arama zahmetine bile girmedik, çok açıktaydık," diyor Alex. "Etrafımızdaki diğer adamlara güvenmek dışında yapabileceğimiz hiç bir şey yoktu o an."

Maalesef, *Rush*'ın başındaki bela *Tiffany Vance*'inkinden bile büyüktü. Kuşlarının üzerinde zincir yerine halat varmış ve kopan halat bir şekilde şafta dolanarak pervaneyi kilitlemiş. Tekne suda ölü gibi kalakalmış ve çok geçmeden dalgaların içinde bordasının üzerine yatmış –balıkçı tabiriyle, "kemerli deniz" içine. Kemerli denizdeki bir tekne saatler, hatta dakikalar içinde istikbaliyle yüzleşebilir. Teknenin kaptanı Wayne Rushmore telsize sarılarak Bueno'ya batmak üzere olduğunu ve yardıma ihtiyacı olduğunu söylemiş, fakat Bueno cevap olarak kendisinin de batmak üzere olduğunu bildirmiş. *Rush* tayfası olağanüstü risk altına girerek güvertenin arkasına çıkmış ve halatı pervaneden kurtarmayı başarmış. Sonraki birkaç gün boyunca iki tekne omuz omuza ilerleyerek fırtınayı sağ salim atlatmış; bir ara güneş çıktığında, Bueno iri dalgaların dümen köşkünü gölgede bıraktığını fark etmiş. Garip ama, dalgalar güneşi bile kapatıyormuş.

TÜM RAPORLARA göre Billy rezil bir sefer geçiriyor. On dört parakete partisinin ardından ambarda yalnızca 10.000 kilo balık var, ki bu ancak masrafları kapatmaya yeter, altı adamın hayatlarının bir ayının

karşılığı olamayacak kadar cüzi bir miktar. Linda Greenlaw balıkçılık sahalarına vardığında, Billy ona bu işten bezdiğini ve her şeye rağmen biraz para kazanmak istiyorlarsa daha fazla yakıta ihtiyacı olacağını söylüyor. Kılıç tekneleri enginlerdeyken sürekli olarak birbirlerine erzak ödünç verirler, gerçi Billy'nin bu sınırı zorlamak konusunda özel bir ünü var. Linda'nın onu bu zor durumdan kurtarması, ilk kez olmuyor. İki tekne Flaman Doruğu'nun güneyinde randevulaşıyorlar ve Linda bordanın üzerinden geçerek permeçeyi bağlıyor, ardından tekneler birlikte ağır ağır ilerliyorlar; *Hannah Boden, Andrea Gail*'i çekerken yakıt Billy'nin depolarına pompalanıyor. Bu tehlikeli bir manevra –bu durumda başka bir tekne olsaydı, Bob Brown Linda'nın sadece yakıt varillerine şamandıra bağlayarak bordadan denize atmasında ısrar ederdi– ama kardeş teknelere gelince iş değişir. Filonun geri kalanı üzerinde avantaj sağlamak adına birbirleri için yapamayacakları şey yoktur. İşlerini bitirdiklerinde Linda permeçesiyle yakıt hortumunu geri çekiyor ve tekneler ayrılırken her iki tayfa birbirine el sallayarak vedalaşıyor. Yarım saat sonra birbirlerinin radar ekranlarında yalnızca birer beyaz karecikten ibaretler.

Oysa yakıt Billy'nin sorunlarının sadece başlangıcı. Sefer boyunca buz makinesinin doğru dürüst çalışmasını sağlamak için didinip duruyor. Normalde makinenin günde üç ton buz çıkarması gerekirken, kompresördeki arıza yüzünden bunun yarısını bile üretemiyor. Diğer bir deyişle balığın kalitesi günden güne düşmeye başlıyor; kiloda bir dolarlık kayıp, tüm av hasılatından 20.000 dolar eksilmesi demek. Bu açık ancak daha çok

balık yakalanmasıyla kapatılabilir, ki bu da denizde daha çok kalınması demek. Yüzyıllardır balıkçıları kıvrandıran klasik bir kâr-maliyet ikilemidir bu.

Bir de tayfanın durumu var. Kötü-buzlanmış balıkla hemen hemen aynı oranda nahoşlaşıyorlar. Uzun bir seferin sonunda birbirleriyle kavga etmek için fırsat kolluyor, yiyecek zulalıyor, yeni üyeleri dışlayabiliyorlar –kısacası hapisteki adamlar gibi davranıyorlar, ki bazı yönlerden öyleler de. Ranzalarına kelepçeli veya monofilaman misinayla direğe bağlı tayfa üyeleriyle limana giren kılıç teknelerine dair hikâyeler anlatılır. Tekneleri, kendilerini çoktan hiyerarşiye yerleştirmiş hoyrat ve kavgacı adamlarla dolduran bir çeşit Darvinizm'dir bu. Billy teknesinde bu tür saldırganlıklara asla izin vermez –tayfanın tamamı iyi kötü arkadaş ve o, bunun böyle kalması taraftarı– ama altı adamın birlikte en fazla birisi çıldırana kadar kilit altında tutulabileceğinin de farkında. Üç haftadır denizdeler ve önlerinde en az iki hafta daha var. Eğer seferden bir şeyler kurtaracaklarsa, acil olarak biraz balık yakalamaları gerekiyor.

Bu arada Billy öteki kaptanlarla konuşmaya, yüzey sıcaklığı haritalarını incelemeye ve Doppler radarıyla su sütununu analiz etmeye devam ediyor. Sıcaklık devamsızlığı denen şeyi, plankton, uskumru ve kalamar yoğunluğunu arıyor. Beş iyi parakete partisiyle bu seferi lehlerine çevirebilirler; bunun bilincinde. Buzlu ya da buzsuz, başarmadan geri dönmek yok.

ANDREA GAIL'de sadece Billy Tyne'ın özel bir odası var, zaten bu kaptan için standart bir uygulama. Bazı teknelerde kaptanın kaldığı yer yukarıda, köprü-

nün arkasındadır, ama Billy'ninki baş tarafın hemen yanındaki küçük bir oda; yaklaşık bir Amtrak[2*] trenindeki özel bir yataklı vagon odası büyüklüğünde. İçeride bir çanta dolusu kirli çamaşır ve duvara bantlanmış birkaç fotoğraf var. Fotoğraflar iki kızına ait, Erica ve Billie Jo. Yedi yıl önce Billie Jo doğduğunda, karısı çalışırken ona bakmak için Billy evde kalmış. Billie Jo yanında bir baba olmasına çok alışmış ve Billy tekrar tekneye dönünce, epey zorlanmış. Dört yıl sonra Erica doğmuş ve o da aynı şeyleri yaşamış; ona göre babalar, haftalarca eve uğramadıktan sonra döndüklerinde balık kokan adamlardır.

Tayfanın geri kalanı ise gemi mutfağının karşısındaki küçük loş bir kamaraya tıkıştırılmış. Ranzalar iç duvar ve sancak tarafı boyunca üst üste dizili duruyor, zemin genç adamların çevresinde biriken döküntülerle kaplı –çamaşırlar, teyp kasetleri, bira kutuları, sigaralar, dergiler. Dergilerin yanında, lime lime olmuş birkaç Dick Francis kitabı da dahil olmak üzere düzinelerce kitap var. Francis at yarışı hakkında yazıyor; kılıçbalığı avcılarını saran bir konu, çünkü büyük miktarlarda para kazanma veya kaybetmenin bir diğer yolu da bu. Bir kılıçbalığı avcısının tahminine göre kitaplar filo içinde "saatte yaklaşık üç yüz elli deniz mili hızla" dolaşıyor ve muhtemelen Grand Sığlığı'na balıkçılardan daha çok sefer yapmışlar. Çoğu balıkçı duvara kız arkadaşının fotoğrafını yapıştırır, *Penthouse* ve *Playboy*'dan yırtılan sayfaların hemen yanına ve *Andrea Gail* tayfası da bu konuda farklı değil kuşkusuz.

[2*] Amtrak (National Railroad Passenger Corporation): ABD'de şehirlerarası yolcu trenlerinin hemen hepsini işleten kuruluş.

Mutfak balık ambarından sonra teknedeki en geniş yer. İlk bakışta bir karavan mutfağıyla karıştırılabilir: Ahşap kaplama, bölmeli florasan ışıklar, pespaye ahşap dolaplar. İçeride dört-gözlü bir gaz ocağı, paslanmaz çelikten sanayi tipi bir buzdolabı ve ön duvara meyilli bir mika masa var. İskele tarafı boyunca bir bank uzanıyor ve bankın hemen üstünde tek bir lomboz var. Bir insanın geçemeyeceği kadar dar. Mutfağın kıç tarafa doğru uzanan ucundaki kapı, ufak bir sahanlığa ve makine dairesine inen bir kamara iskelesine açılıyor. Kamara iskelesi, dört çelik kastanyola ile sımsıkı vidalanmış su-sızdırmaz bir kapıyla muhafaza edilmiş. Tayfa kamarası ve kaptan köşkü kapıları da su geçirmiyor; teorik olarak, tayfa içerdeyken teknenin ön ucunun tamamı suya karşı mühürlenebilir durumda.

Sekiz silindirli, 365 beygirlik turbo kompresörlü dizel motor otoyoldaki en geniş çekici-römorkörlerden bile daha güçlü. 1989 yılında tekne rıhtımdayken, bir tahliye borusunun buz tutup kaynak yerinden çatlaması sonucunda tekneyi su basınca motor yenilenmiş. Motor, kıç tarafa uzanan dik bölme duvarındaki açıklıktan ve balık ambarından geçerek teknenin pupasına ulaşan bir pervane şaftını çeviriyor. Çoğu teknede pervane şaftının dik bölme duvarından geçtiği noktada bir conta bulunur, oysa *Andrea Gail*'de bu yok ve bu zayıf bir nokta; balık ambarındaki su taşkını rahatlıkla öne doğru çalkalanarak motoru öldürebilir, bu da teknenin bir anlamda kötürüm olması demektir.

Makine diresi, motorun hemen önünde bulunuyor ve aletler, yedek parçalar, lüzumsuz eşyalar, eski çamaşırlar, bir yedek jeneratör ve üç sintine pompasıyla tıka

basa doludur. Pompaların görevi suyu içeri girdiğinden daha hızlı şekilde ambardan çıkarmaktır; eskiden olsa tayfa, el pompalarının başından bir an olsun ayrılmazdı ve fırtına adamlardan çetin çıktığında tekneler sulara gömülürdü. Aletler yerdeki kilitli metal kutularda saklanır ve neredeyse motoru yeniden yapmaya yetecek her şeyi barındırır –mengene tutucuları, manivela kolu, çekiç, numaralı anahtarlar, boru anahtarları, somun anahtarları, altıgen anahtarlar, eğeler, kollu maden testereleri, çeşitli penseler, cıvata keskileri, yuvarlak kama uçlu çekiç. Yedek parçalarsa karton kutular içine konularak ahşap raflara dizilmiş: Marş motoru, soğutma pompası, alternatör, hidrolik hortumlar ve parçaları, V-kayışları, bağlantı telleri, sigortalar, hortum kelepçeleri, conta malzemeleri, somun ve civatalar, madeni levhalar, silikon lastikler, kontraplaklar, vida tabancası, boru şeritleri, makine yağı, hidrolik yağ, şanzıman yağı ve yakıt filtreleri.

Her ne pahasına olursa olsun tekneler tamir için Newfoundland'e gitmekten sakınırlar. Tamirat değerli zamanın harcanması dışında akıl almaz miktarlarda paralara da mal olur –akıllarda yer etmiş bir tamir faturası, 3.500 dolarlık bir iş olması gerekirken 50.000 doları bulmuş. (Anlatılanlara göre tamirciler fazla mesai ücretini şişirmek için tornalarını 400 yerine 46 rpm'de[3*] çalıştırmışlar.) Sonuç olarak, kılıç teknesi kaptanları açık denizde birbirlerine ellerinden geldiğince yardım ederler; ödünç motor parçaları verirler, teknik tavsiyelerde bulunurlar, yiyecek veya yakıt verirler. Piyasaya sunma amacıyla geçici bir emtiaya doğru akın eden bir

[3*] Rpm (revolutions per minute): Dakikadaki devir sayısı.

düzine teknenin arasındaki rekabet, neyse ki birbirlerine karşı duyarlılık hissini öldürmüyor. Bu davranış son derece asilce gelebilir, oysa değildir –ya da en azından büsbütün değildir. Tersine bu bencilliktir. Her kaptan bir sonraki donmuş enjektörlü veya hidroliği sızdıran teknenin kendisininki olabileceğinin bilincindedir.

Andrea Gail'de mazot, makine dairesinin her iki yanındaki bir çift 2.000 galonluk ve kıç tarafta bulunan iki adet 1.750 galonluk depoyla taşınır. Ayrıca balina sırtı güverteye bağlanmış otuz plastik fıçının içinde 1.650 galon mazot daha vardır. Her birinin üzerine beyaz boyayla *AG* arması yazılmıştır. İki ön-ambar deposuna iki bin galon tatlı su depolanmıştır, yaklaşık 500 galonluk bir depo ise güvertenin üzerinde duruyor, yağın hemen yanında. Teknede, deniz suyunu santimetrekareye 150 kilogram basınçla bir zar içine basarak arıtan bir "su-üreteci"de var. Zar o kadar mükemmel ki aynı zamanda bakteri ve virüsleri de süzüyor. Teknenin sürekli balık bağırsaklarıyla kaplı içinde çalışan kasabı her gün duş alıyor. Tayfanın geri kalanıysa iki-üç günde bir yapıyor bunu.

Balık ambarına, güvertenin ortasındaki ambar ağzından dik inen basit bir çelik merdivenle ulaşılıyor. Fırtına esnasında ambar ağzı kapatılıyor ve iplerle sıkıca bağlanıyor, böylelikle büyük dalgaların içeri girmesi önleniyor, yine de bazen dalgaların gelip girdiği oluyor. Ambar yükün kaymaması için kontraplaklarla bölünmüş; yer değiştiren yük bir tekneyi bordasının üzerine yatırarak batana kadar öyle kalmasına neden olabilir. Kıç tarafta ise yiyeceklerin saklandığı sanayi

tipi bir dondurucu ve erzak ambarı denen başka bir bölüm bulunuyor. Erzak ambarı aslında dümen donanımının bulunduğu yerdir; makine dairesi gibi burası da teknenin geri kalanına kapalı değildir.

Güverte üstünde, balık ambarının hemen önünde alet odası bulunuyor. Balina sırtı güverteye çıkan merdivenin gerisinde altı ana-araba ve araba lastiği iriliğinde çeşitli makaralar dizili. Adamlar kötü hava giysilerini güverteden uçup gidebilecek şeylerle beraber makaraların arkasındaki duvara asıyorlar. Balina sırtındaki bir çıkıntı Lindegren marka parakete çıkrığını koruyor, iskele küpeştesi ise balina sırtı seviyesine yükseltilerek kıça doğru beş buçuk metre genişletilmiş. Bunun yanına sokuşturulmuş kutuların içleriyse top mantarlar, highflyer ve radyo farlarıyla dolu –kısacası bir paraketeye asılan her şeyle.

Teknenin pupasında parakete-atma hanesi ve misinayı yemlerken adamlara bir nebze de olsa korunma sağlayan kontrplak kasalı bir sundurma bulunuyor. Pupada patlayan heybetli bir dalga parakete-atma hanesini söküp atabilir; ama diğer zamanlarda burası kaptan köşkünün üst cephesinin koruması altındadır. Güverte çeliktendir ve kaymaz karolarla kaplıdır. Borda tirizleri bel hizasında ve içlerinde frengi deliği veya tahliye açıklığı denen, giren suların güverteden akıp gitmesini sağlayan gedikler vardır. Frengi delikleri normalde balıkların ve takımların denize kaymasını önlemek için frengi-kapakları ile kapalı tutulur, ama hava sertleştiğinde bu kapaklar çıkartılır. Ya da çıkartılması gereklidir.

Bir teknenin, güvertesini kendiliğinden temizleme mahareti tasarımının en can alıcı noktalarından birini oluşturur. Tekneye koca bir dalganın binmesi, güverteye bir yüzme havuzunun boşaltılması gibidir; tekne ağınır, dümen hakimiyetini yitirir ve birkaç dakikalığına büyük bir tehlikeye girer. Bir parakete balıkçısı, Chris adındaki bir Gloucester'lı, böyle bir durumda az kalsın canından oluyormuş. İçinde bulunduğu tekne, akıntı aşağı ilerlerken "cehennemden çıkmış habis bir dalga" yemiş. Pupa yukarı kalkarken pruva alçalmış ve teknedekiler bir anda dalganın çehresi boyunca sörf yapar olmuşlar. Dalganın altına girdiklerinde gidebilecekleri tek yer aşağısıymış ve kırılan dalganın tepesi onları kazık gibi dibe batırmış. Chris lombozdan dışarı baktığından tüm gördüğü siyahlıkmış.

Lombozdan dışarı baktığınızda beyaz sular görürseniz, hâlâ yüzeye yakın ve nispeten güvendesiniz demektir. Yeşil sular görürseniz, en azından dalganın içindesinizdir. Ama siyah sular görürseniz, bu artık bir denizaltısınız demektir. "Teknenin komple stop ettiğini hissettim," diyor Chris. "Aklımdan geçen, 'Aman Tanrım batıyoruz,' oldu. Orada bir dakika kadar asılı kaldık, ardından suyun kaldırma kuvveti devreye girdi ve sanki tekne geri vitese takılmış gibi büyük bir hışımla fırladı. Girdiğimiz yarıktan gerisin geriye dışarı çıktık."

O an Chris'in teknesinin başına sayısız şey gelebilirdi. Hava deliği boruları tıkanabilir ve bu da motoru mahvedebilirdi. Balık ambarının kapağı sızdırabilir ve ambar suyla dolabilirdi. Bir parça gevşeyebilir ve bazı

makine aksamlarını işlevsiz bırakabilirdi. Dümen köşkünün pencereleri patlayabilir, bir bölme arıza yapabilir veya otuz tonluk buz ve balık ambarda yer değiştirebilirdi. Ama teknenin mantar gibi yüzeye fırlamadığını varsayarsak, hâlâ suyun ezici yükü altında çabalıyor olacaktı. Şayet frengi deliklerine herhangi bir şey takılmış olsaydı –bir ambar ağzı kapağı, eski bir uyku tulumu– su dışarı süzülürken engellenecekti. Hallaç pamuğu gibi bir taraftan öbür tarafa savrulmanız, topu topu bir sonraki dalganın saldırısına maruz olarak geçireceğiniz bir dakikayı alır: pervane havada, tayfa kıçlarının üzerinde, kargo çığ haline. İşte son.

Her teknenin artık kendini toparlayamayacağı belli bir yalpa derecesi vardır. Azgın bir dalga *Queen Mary*'nin kaptan köşkü pencerelerini otuz metre yukarıya fırlattığında, tekne Newfoundland açıklarında devrilmekten bir iki dereceyle kurtulmuştu; dengesini tekrar kazanmadan önce, ıstırap verici bir dakika boyunca küpeştesine kadar bel vermişti. Bu haldeki bir tekne veya gemi için iki karşıt kuvvet söz konusudur: Aşağıya doğru yerçekimi baskısı ve yukarıya doğru suyun kaldırma kuvveti. Yerçekimi teknenin üzerinde yeryüzünün merkezini arayan her şeyin -tayfa, kargo, balık takımları- birleşik ağırlığıdır. Kaldırma kuvveti ise tekneye sıkışmış, su seviyesinin üstüne çıkmaya çalışan tüm havanın kuvvetidir.

Dengeli ve sağlam bir gemide bu iki kuvvet birbirine denktir ve merkez çizgisi boyunca birbirlerini eşitlerler; fakat tekne bordasının üzerine yattığında tüm dengeler değişir. Bir hizada olmaları gerekirken,

bu iki karşıt kuvvet artık yanlamasına dengelenir. Ağırlık merkezi olduğu yerde kalır, ama kaldırma kuvveti merkezi suya batık yana, orantılı olarak suyun altından daha fazla havanın itildiği yere göç eder. Merkezden aşağıya doğru çeken yerçekimiyle, suya batık taraftan yukarıya doğru çeken kaldırma kuvveti sonucunda tekne merkez ekseninin üzerinde döner ve bordasının üzerinde tekrar dengelenir. Gemi ne kadar yana yatarsa, iki kuvvet o kadar bağımsız hareket eder ve kaldırma kuvveti merkezinin manivela gücü o denli artar. Fazlasıyla basitleştirirsek, iki kuvvet arasındaki yanal mesafeye *doğrulma kolu*, yol açtıkları döndürme gücüne de *doğrulma momenti* denir. Tekneler büyük bir doğrulma

momentine gereksinim duyarlar. Yana yatışın dış açılarından onları doğrultacak bir şeylere ihtiyaçları vardır.

Doğrulma momentinin üç ana özelliği vardır. Her şeyden önce, gemi ne kadar genişse, o kadar dengelidir. (Yan yattığında daha çok hava su altında kalır, bu yüzden doğrulma kolu o denli uzun olur.) Tersi de geçerlidir: Geminin boyu arttıkça devrilme olasılığı da artar. Yüksek katsayılı ağırlık merkezi, denkleşme merkezi yüksekliği diye tabir edilen şeyi azaltır, ki bu doğrulma kolu uzunluğunu tayin eder. Denkleşme merkezi yüksekliği arttıkça, aşağıya doğru olan yerçekimi gücünün üstesinden gelmek için gereken manivela gücü azalır. Sonuç olarak öyle bir an gelir ki tekne artık kendisini doğrultamaz. Mantıksal olarak bu durum, teknenin güvertesi dikey konuma geldiğinde ve ağırlık merkezi kaldırma kuvveti merkezinin *dışına* düştüğünde söz konusu olur –"sıfır-moment" noktası. Oysa gerçekte, teknelerin başı bundan epeyce önce be-

laya girmiştir bile. Tasarıma bağlı olarak altmış veya yetmiş derecelik bir açı teknenin boca borda tirizlerini yavaş yavaş suyun altına gömmeye başlar. Bu güvertede yeşil su olması demektir ve doğrulma momentinin zaptetmesi gereken çok fazla ağırlık vardır artık. Tekne neticede kendine gelebilir, ama suyun altında giderek daha fazla zaman kaybetmeye başlamıştır bir kere. Güverte artık dalgaların katıksız hiddetine maruzdur ve bir ambar ağzı gevşeyebilir, bir gemi bölmesi iflas edebilir, birisi kapatmayı unuttuğu için kapılardan biri kırılıp açılabilir. Tekne artık ilerlemekle kalmıyor, dibe doğru iniyordur.

Çelik bir teknenin sorunu şudur: Kriz eğrisi azar
azar yükselmeye başlar ve bir anda krizin hızı artar, üstel hale gelir. Başı ne kadar dertteyse, daha fazlasına girme riski artar ve bundan kurtulma kabiliyeti o denli azalır ki bu tersine çevrilmesi mümkün olmayan bir felaket ivmesidir. Sintinesi kısmen sular altındayken, tekne suyun daha da altına oturur ve gittikçe daha uzun süreli yalpalar yapmaya başlar. Uzun yalpalar daha az dümen tesiri demektir; daha zayıf kaldırma kuvveti daha fazla hasar anlamına gelir. Hasar belli düzeye gelince, su taşkını, pompaları boğarak motora kısa devre yaptırabilir veya hava girişlerini tıkayabilir. Motor çalışmazken, tekneye dümen dinlemesi için yeterli hız verilmesi mümkün olmadığından, tekne dalgalara bordasını çevirir. Borda tekneyi kırılan dalgaların var gücüne maruz bırakır ve en sonunda güvertenin bir kısmı veya dümen köşkü geçit verir. Ardından alt-su baskını gerçekleşmeye başlar.

Alt-su baskını okyanus sularının ambar içine doğru felaket habercisi niteliğindeki akınıdır. Denizdeki bir çeşit ölüm hırıltısıdır, üstel bir eğrinin neredeyse dikey olan son etabıdır. Deniz Güvenlik'in Portland, Maine'deki Sahil Koruma Ofisi'nde, Nova Scotia kıyılarında alt-su baskını yaşayan bir balıkçı teknesinin videosu vardır. Sisin içinde ilerleyen diğer bir tekne, pruvasıyla teknenin tam ortasına çarpmış, video toslayan teknenin tam yol tornistan yapmasıyla başlıyor. Her şey yirmi saniye içinde olup bitiyor: Yara alan tekne kıç taraftan su alıyor, pruvası şaha kalkıyor ve ardından batıyor. Sanki devasa bir el onu dibe çekiyormuşçasına hızla aşağıya iniyor. Filmin son birkaç saniyesinde tayfa şaha kalkmış pruvadan denize dalarak, iki yüz metre ötedeki diğer bir tekneye yüzmeye çalışıyor. Yarısı başarırken, yarısı başaramıyor. Derinlere doğru inen geniş çelik teknenin vakumu onları yutuyor.

Şüphesiz çok az tekne bu raddeye gelir. Ambarlarına su alabilir veya antenlerini ya da pencerelerini kaybedebilirler, ama hepsi bu. Sonuç olarak, neyse ki, teknelerin stabilite sınırları gerçek yaşam koşullarında nadiren test edilir. Bir teknenin stabilite profilini öğrenmenin tek yolu, üzerinde standart dok testi uygulamaktır. Güvertenin üstüne, merkez hattının üç metre dışına 2.500 kiloluk bir ağırlık yerleştirilir ve ortaya çıkan yana yatma açısı standart bir formüle tabii tutularak doğrulma momenti hesaplanır. Buna rağmen teknenin stabilitesini pek çok faktör etkiler, bu nedenle Sahil Koruma dahi bu testlerin kısıtlı geçerlilikte olduğunu kabul eder. Güverteye birkaç ton eşya yükleyin, sintinesine bir parça su alın, uzun-paraketeden ağa, galsama ağına çark edin

ve bir bakmışsınız ki teknenin dinamiği tamamen değişmiş. Neticede stabilite testleri yalnızca 22 metrenin üzerindeki tekneler için mecburidir. *Andrea Gail*'in güverte uzunluğu ise yirmi bir buçuk metredir.

Andrea Gail 1986'da gerekli onarım için elden geçirildiğinde, Bob Brown tekneyi sadece sudan çekerek derhal kaynak işine başladı; hiçbir stabilite testi uygulanmadı, hiçbir gemi inşaat mühendisine danışılmadı. Ticarette bu, "göz yuvarlağı tekniği" olarak bilinir ve bu durum *Andrea Gail*'i ticari filonun proje olmaksızın tadil edilen ezici bir çoğunluğuna dahil ediyor. Bakım St. Augustine, Florida'daki St. Augustine Tersaneleri'nde yapıldı; tekneye toplam olarak sekiz tonluk mekanizma ve yapısal değişiklik eklendi, balina sırtı güvertedeki yakıt ve su varilleri de buna dahildi.

Bakım tamamlandığında, deniz müfettişi James Simonitsch –ki kardeşi Mark ertesi yıl Georges Sığlığı'nı kapatmayı önerecekti– *Andrea Gail*'i denetlemek için Florida'ya uçtu. İki yıl öncesinde Bob Brown'ın boşanma harcamalarını karşılamak satışa çıkardığı için *Hannah Boden*'la *Andrea Gail*'e fiyat biçmişti ve *Andrea Gail*'e 400.000 dolar değer biçilmişti. Simonitsch tekneyi 1987'nin Ocak ayında tekrar inceledi ve Bob Brown'a birkaç önemsiz öneri içeren bir mektup yazdı: Su sızdırmaz kapılardan birisinin üzerindeki kastanyoları gevşetin, hayatta kalma donanımları için yüzdürme simidi ve ışıldak tedarik edin. Aksi takdirde tekne muntazam görünmez. "Modifikasyonlarla ilaveler, teknenin uzun seferler yapma ve yüksek kalitede ürünle dönme kabiliyetini geliştirecektir." sonucuna varmış Simonitsch. Stabilite konusu asla gündeme gelmemiş.

1990 yılında St. Augustine Tersaneleri vergilerin ödenmemesi sebebiyle I.R.S. tarafından satıldı. O yılın Ekim ayında Simonitsch *Andrea Gail*'i Gloucester'da ziyaret etti ve birkaç öneride daha bulundu: Altı kişilik can salına profesyonel bakım yaptırın, B tipi EPIRB'deki bitik aküyü değiştirin, ayrıca dümen köşkünde bir işaret fişeği takımı bulundurun. Stabilite testlerinden yine bahsedilmemişti, oysa tekne pekâla yasa kapsamında tutulabilirdi. Bob Brown bakım değişiklerinin ardından *Andrea Gail*'in belgelerini yeniden düzenlemeyi de ihmal etmişti, oysa doğacak tutarsızlıklardan hiçbiri Simonitsch'in sorunu değildi. Ona bir tekneye bakması ve gördüklerini değerlendirmesi için para ödeniyordu. Simonitsch'i çalıştıran, Deniz Güvenlik Danışmanları Şirketi'nin baş-müfettişi 1990 Kasım'ında *Andrea Gail*'i son bir kez inceledi. "Tekne amacına tamamen uygundur," diye yazdı. "Peşin hüküm olmaksızın arz ederim, David C. Dubois."

Her şeye rağmen Billy Tyne tasalanmaya meyilli biri olsaydı, *Andrea Gail* konusunda onu tereddüte düşürecek bir yığın şey bulabilirdi. Öncelikle *Allison*'dan Tommy Barrie'ye göre teknenin kutu gibi bir yapısı ve dalgalarda zorlanan öne eğimli bir dümen köşkü vardı. Öte yandan, doğa koşullarına pek teslim olmayan haşin bir tekneydi. Üstelik St. Augustine tadilatı da söz konusuydu. Genişletilmiş balina sırtı güverte bir buz makinesinin ve 55 galonluk üç düzine fıçının ağırlığıyla yüklenmişti, yani ağırlık merkezi yukarı kaymıştı ve tekne artık yalpalardan biraz daha ağır sıyrılacaktı. Filoda sadece iki tekne daha *–Eagle Eye, Sea Hawk–* üst güvertesine mazot depoluyordu. *Andrea Gail*'in iskele

küpeştesi de sorun çıkarabilirdi. Burası balık takımlarını muhafaza etmek için yükseltilmiş ve genişletilmişti, ama sonuçta güvertede su birikebiliyordu. Birkaç sene öncesinde tekne pupasına koca bir dalga yemiş ve öyle bir yalpalamış ki, dümen yarıya kadar suya gömülmüş. Bob Brown teknedeymiş, hızla dümen köşküne koşmuş ve dümen yekesini çevirmiş; aynı anda tekne bir diğer kocaman dalganın çehresine binmiş. *Andrea Gail* ağır ağır doğrulmuş ve güvertesini temizlemiş; her şey normalmiş, küpeştenin teneke kutu gibi yamyassı olması dışında.

Şayet bir dalga bir tekneden bir parça söküp alacaksa, o tekne o an orada olmamalı diye düşünülebilir. Ya da zaten dalgaların yaptığı budur denebilir –insanların inşa ettiklerini yıkmak. Her iki şekilde de bu hadise oldukça sarsıcıymış. Bob Brown dümen başındaki adamın tecrübesizliğine kabahat bulmuş ve tekneyi asıl kurtaranın kendi atik hareketi olduğunu söylemiş. Tayfa olaya böyle bakmıyormuş. Gördükleri, bir yığın suyun altında iskele tarafı perçinlenen ve ani bir dalga darbesiyle doğrulan bir tekneymiş. Başka bir deyişle, kötü talihin ardından kısaca iyisinin geldiğini görmüşler. Limana ulaşır ulaşmaz küpeşte değiştirilmiş ve bir daha kimse bu konuyu açmamış.

Bob Brown'ın Gloucester'daki ünü biraz karışıktır. Bir yandan, her şeye sıfırdan başlayan ve hâlâ teknelerindeki denizciler kadar sıkı çalışan fevkalade başarılı bir işadamı. Diğer yandan, kasabada onun için bir çift iyi laf söyleyecek bir balıkçı bulmak oldukça zor. Balıkçılık marjinal bir iştir ve insanlar bu işte herkesin sevgi-

lisi olarak değil, meşin gibi sağlam olarak başarılı olurlar. Bazıları –Gloucester balıkçısı “Sert” Bob Millard gibi– kendilerine karşı sıkıdır, bazıları ise yanlarında çalıştırdıklarına karşı sıkıdır. Brown her iki şekilde de sıkı. Gençliğinde, insanlar ona Deli Brown derlermiş, çünkü dehşetli riskler alırmış, tüm kış süresince üstü açık ahşap bir tekneyle morina ve mezgit için leğen-paraketesi atmak gibi. Telsizi, loranı veya akis sondası yokmuş ve kimse onunla çıkmak istemediği için yalnız başına çalışırmış. Brown sadece teknenin demirli olduğu yere ulaşabilmek için bile liman buzu boyunca bir kik kaydırmak zorunda kaldığı kış günlerini anımsıyor. “Bakmam gereken bir ailem vardı ve bunu yapmakta
 kararlıydım,” diyor.

Yaşamı boyunca sadece bir kez başkası için çalışmış; kıta sahanlığındaki ıstakoz popülasyonunu araştıran bir şirkette altı aylığına. Bu 1966’daymış; üç yıl sonra on iki metrelik ahşap bir teknede kıyıdan yüz yetmiş beş deniz mili açıkta çalışıyormuş. “Pencere camı kadar da kırılgan olamazdı ya,” diyor bu konuda. “Daha büyüğü her zaman daha iyisi demek değildir.” En sonunda, artık Gloucester açıklarında dört-beş tane kılıç teknesi işletiyor ve yılda eline yüz binlerce dolar geçiyormuş. Bir kış Georges Sığlığı’ndan dönüş yolunda oğluyla beraber güverteye buz yığmaya başlamışlar. “Eğer Georges’da buz yapıyorsanız, kıyıya yaklaştığınızda başınızın belaya gireceğini de bilirsiniz,” diyor Brown.“Kıç tarafa çıktık, o gece rüzgâr karayelden doksan deniz mili hızla esiyordu ve kar yağıyordu. Rüzgâr-ölçer zaten en fazla bu hızı gösterir ve ibremiz aralıksız üç gün boyunca sonda mıhlı kaldı –sanki bo-

zulmuştu, kıpırdamıyordu bile. Çelik bir teknedeydik ve durum o kadar da kötü görünmüyordu, yeterince rahattık yani. Çelik ahşaba göre daha dayanıklıdır, kimse size aksini iddia etmesin. Aksini söyleyen varsa romantizm aşığıdır. Ama çelik daha hızlı batar. Çelik tekne... Aynen bir çelik yığını gibi batar."

Bob Brown'la Gloucester kasabası arasındaki kötü duygular, Brown 1980'de *Sea Fever* isimli tekneden bir adam kaybedince tabana vurdu. *Sea Fever* Georges Sığlığı açıklarında ıstakoz tuzağı atan üç kişilik mürettebatı olan, on beş metrelik ahşap bir tekneydi. Kasım sonlarıydı ve Hava Durumu İdaresi[4*] rüzgârın birkaç gün daha orta şiddetle eseceğini haber vermişti, fakat müthiş derecede yanılmışlardı. Kayda geçen en kötü fırtınalardan biri Carolina kıyılarında henüz yeni derin bir soluk almıştı ki, tüm gece boyunca acı acı haykırarak kuzeye doğru ilerledi ve kıta sahanlığının tekin olmayan sığlıklarına yirmi metrelik dalgalar serperek şafağa yakın Georges Sığlığı'nı vurdu. Bu da yetmezmiş gibi, kıyıya yakın hayati bir veri şamandırası son iki buçuk aydır çalışmıyordu ve Hava Durumu İdaresi'nin orada neler olduğu konusunda hiçbir fikri yoktu. *Sea Fever* ve on altı metrelik *Fair Wind* adlı teknelerde bulunan denizciler, uyandıklarında kendilerini ölüm kalım savaşının içinde buldular.

Akıbetin daha kötüsü *Fair Wind*'in payına düştü. Muazzam bir dalganın içinde tekne ters döndü ve dört denizci sular altında kalan kaptan köşkünde kapana kısıldı. İçlerinden biri, Ernie Hazard adlı 33 yaşında-

---

4* Weather Service

ki hırpani makineci, bir parça hava yutarak kendini bir pencereden dışarı çekmeyi başardı. Hızla yüzeye çıktı ve kendiliğinden şişince yukarıya fırlayan can salına doğru yüzdü, sal teknenin yanında köstekli duruyordu. *Fair Wind* karinası suda batıp çıkmaya bir saat daha devam etti; ancak mürettebatın geri kalanı çıkmayı asla başaramadı, sonunda Hazard salın kösteğini keserek sürüklenmeye başladı. İki gün boyunca fırtınanın önüne katılıp üflendi, defalarca devrildi, sonunda bir P-3 donanma jeti onu fark etti ve turuncu bir sis fişeği bıraktı. Hazard bir Sahil Koruma filikası tarafından alındı ve ardından helikopterle Cod Burnu'ndaki bir hastaneye yetiştirildi. Kuzey Atlantik'te iki gün boyunca iç çama-

şırlarıyla sağ kalmaya çalışmıştı. Kendisine çetin tecrübesinin ardından yeniden ısınmasının ne kadar sürdüğü sorulduğunda, en ufak bir abartı izi olmaksızın şöyle dedi: "Ah, üç ya da dört ay."

Sea Fever'ın durumu biraz daha iyiydi; ama çok da değil. Koca bir dalga yemiş ve tüm pencerelerini kaybetmişti; bir santim kalınlığındaki dağılmaz cam yıkım güllesi çarpmışçasına patlamıştı. Kaptan tesadüf eseri Bob Brown'ın oğluydu ve teknenin daha fazla su almasını önlemek için kabartıları arkasına aldı, ama koca dalga tekneyi küpeştesine kadar yana yatırdı ve tayfalardan birini dümen köşkünden alarak bordadan denize fırlattı. Denizcinin adı Gary Brown'dı (akrabalık yok); geri kalan tayfalardan biri motoru tekrar çalıştırmak için güverte altında çabalarken, diğeri Brown'ı kurtarmak için denize can simidi fırlattı. Tam önüne düştü ama Brown yakalamak için hiçbir girişimde bulunmadı. Gözlerinde şaşkın bir bakışla, öylece uzaklara sürüklendi.

Diğer iki adam yardım çağrısında bulundular; bir saat sonra başlarının üstündeki serkeş karanlığı bir Sahil Koruma helikopteri dövüyordu. O zamana kadar *Sea Fever* güvertesindeki iki adam tekneyi doğrultmuş ve suyunu boşaltmıştı. *Teknenizde mi kalmak istersiniz, yoksa vinçle yukarı alınmayı mı tercih edersiniz?* diye sordu helikopter pilotu telsizle. *Teknede kalacağız,* diye cevap verdiler. Pilot aşağıya bir sintine pompası indirdi ve ardından yakıtı bitmek üzere olduğu için sahile yöneldi. Dönüş yolunda Gary Brown'ı aramak için "Gece Güneşi" projektörünü açtı, fakat tüm görebildiği köpük damarlı dalgalardı. Brown çoktan dibe batmıştı.

Dört yıl sonra Boston'daki ABD Bölge Yargıcı Joseph Tauro, Ulusal Hava Durumu İdaresi'nin bozuk verici şamandırasını tamir ettirmemekle ihmalkârlık yaptığı hükmüne vardı. Çalışıyor olsaydı, diye yazdı, Hava Durumu İdaresi fırtınayı tahmin ederek haber verebilirdi; ayrıca eksik veriyle hava tahmini yaptıkları konusunda balıkçıları uyarmamışlardı. Şimdiye kadar hükümet ilk kez yanlış bir hava tahmininden sorumlu tutuluyordu ve bu olay federal hükümette korkulu ürperişlere neden oldu. Artık her uçak kazası, her araba kazası haklı olarak hava tahminlerine bağlanabilirdi. Ulusal Okyanus ve Atmosfer Olayları İdaresi kararı temyize götürdü ve karar daha yüksek bir mahkeme tarafından çabucak bozuldu.

Olanlardan hiçbiri elbette Bob Brown'ın suçu değildi. Kasım ayında Georges'a açılmak sorumsuzluk sayılmazdı –Brown hayatı boyunca daha kötülerine de çıkmıştı– ve kesinlikle fırtına haberi verilmemişti. Üstelik *Sea Fever* su üzerinde kalırken daha geniş çelik

bir tekne batmıştı; bu da teknenin mürettebatı ve genel onarım durumuna dair çok şey ifade ediyordu bu. Yine de Bob Brown'ın teknelerinden birinde bir adam ölmüştü ve birçok insanın görmek istediği sadece buydu. Etrafta bir keresinde Bob Brown'ın hayatının en büyük dalgasını görmesine rağmen –devasa bir Grand Sığlığı serserisi– balık tutmaya ve takımı toplamaya devam ettiğine ilişkin bir söylenti dolaşmaya başladı. İnsanlar onu "İntiharcı" Brown diye anar oldular, çünkü onunla çalışmak hayatını riske atmak demekti. Ve ardından bu yinelendi.

Seksenlerin ortasıydı ve tekneler yılda bir milyon dolar kazanıyordu. Brown *Hannah Boden*'la Grand Sığlığı'ndaydı ve altmış deniz mili hızla esen rüzgâr altında tam teşkilatlı bir takımı geri çekmek durumdaydı. O anda bir dalga güverteyi süpürdü ve tekne ak sulardan geri yükseldiğinde, iki adam denize düşmüştü. Üstlerinde yağmur giysileriyle kalça boyu lastik çizmeler vardı ve dondurucu Newfoundland sularında hareket bile edemiyordu. İçlerinden biri derhal dibe batarken, dalgalar diğer adamı teknenin yanına çarptı, hızlı düşünen bir tayfa üyesi ona yakalaması için bir kakıç uzattı. Kakıç adamın eline geçti, fakat durum bunu umursamayacak kadar vahimdi ve adamı o halde tekneye çektiler. Adamın hastaneye götürülmesini sağlayacak helikopterin menziline girmek için bile altı yüz elli kilometrelik yol almak zorundaydılar.

Gerçi Brown'ın şöhreti Bill'yi hiç mi hiç alakadar etmiyor. Brown teknede değil, on beş deniz millik uzaklıktaki Gloucester'da, Billy onu yaşamında istemediği sürece telsiz mikrofonunu kaldırmıyor. Billy

zaten onun teknesinde var gücüyle çalışarak para basıyor ve bu gerçek, Brow'ın kuruntularını –ya da yargılarını veya anlayış noksanlığını– tamamen yersiz kılıyor. Billy'nin tüm ihtiyacı beş adam, bakımlı bir tekne ve Flaman Doruğu'na gidip gelmeye yetecek kadar yakıt.

Johnston seferin ilk beş takımını dördünler dolunaya yaklaşırken, ayın "önyüz" denilen safhasında atıyor. Önyüzde avlanan teknelerin misinalarına genellikle ufak erkekler, ardyüzde avlanan teknelerin misinalarına ise büyük dişiler takılır. Johnston'ın rekoru yirmi yedi ardıl iğnenin her birinin ucunda birer balık, çoğunlukla ufak erkekler. Dolunay geldiğinde av içeriği birdenbire kocaman dişilere kayıyor ve bir iki hafta boyunca bu şekilde kalıyor. "Ortalama otuz beş kilo ağırlığındaki tamamı erkek kılıçlardan, bir tanesi 400 kiloluk dört-beş dişi kılıca kadar balık yakalayabilirsiniz," diyor Johnston. "Dolunayda akılları başlarından gidiyor, pervasız serbestlikle tıkınıyorlar."

Dolunay 23 Ekim'de: Johnston seferini bu tarihle çakışacak şekilde ayarlamış zaten. Sadece ay çevriminde kalmak için iyi bir seferi kısa kesecek kaptanlar vardır. Johnston'ın ilk dört-beş parakete partisi verimsiz geçiyor, ama ardından balığı toplamaya başlıyor. Ayın yirmi birine kadar günde üç-dört ton kocagöz çıkarıyor, seferini bir hafta içinde tamamlamaya yetecek kadar balık demek bu. Hava mevsime göre fevkalade iyi gidiyor, Johnston her gece VHF'den filonun geri kalanıyla irtibata geçerek kısaca son gelişmeleri aktarıyor. En batıdaki tekne olarak, filo ne kadar takım atılması gerektiği konusunda ona güveniyor. Kimse fırtına yaklaşırken denizde otuz beş deniz mili uzunluğundaki

misinayla kalakalmak istemiyor. 22 Ekim'de kaptanlığını Larry Davis adındaki sade bir Teksaslı'nın yaptığı sonradan çevirme bir yakıt teknesi olan *Laurie Dawn 8,* New Bedford'dan Grand Sığlığı'na doğru yola çıkıyor. Balık sahalarına açılan sezonun son teknesi. Aynı gün *Contship Holland* adlı bir konteyner gemisi Fransa'nın Le Havre limanından ayrılarak New York City'ye doğru yola çıkıyor. Gemi alışılmış bir kerte hattı rotası gereği Manş Denizi'nden ilerleyerek doğruca balık sahalarından geçecek. Flaman Doruğu'nun güneyinde dağınık halde *Hannah Boden, Allison, Miss Millie* ve *Seneca* bulunuyor. *Mary T* ve *Mr. Simon,* Kuyruk bölümünün güneybatısında, Gulf Stream sırtının tam üstünde; Billy

Tyne ise yaklaşık olarak beş yüz deniz mili doğuda.

Billy bir süredir ay karanlığında ilerlemekte, belki bu kötü giden talihini açıklayabilir, ama ayın on sekizi gibi durum değişmeye başlıyor. Doğrusu, filonun tamamı, dolunayın yaklaşmasıyla birlikte biraz daha fazla balık yakalamaya başlıyor. Tyne ne kadar yakaladığını kimseye söylemiyor ama üç haftalık zayıf av sürecini hızla telafi ediyor. Muhtemelen Johnston'ın kocagöz kaldırmasıyla aynı hızla kılıçbalığı kaldırıyor; günde üç-dört ton kadar. Ayın sonunda ambarında yaklaşık 160.000 dolar değerinde, 20.000 kilo balık bulunuyor. "Yirmi dördünde Billy'yle konuştum ve ambarını doldurduğunu söyledi," diyor Johnston. "Biz sefere henüz başlarken o limana dönecekti. Mutluydu."

Billy son parakete takımını yirmi beşinin öğle vakti gibi çekiyor ve –tayfa takımları istif etmekle meşgulken– teknenin rotasını dönüş yoluna çeviriyor. Liman-

da balıkla yüklü olan ender teknelerden biri olacaklar; bunun anlamı ise kısır bir piyasa ve yüksek bir fiyat. Kaptanlar her zaman kısır bir piyasaya 20.000 kilo getirmenin hayalini kurarlar. Hava açık, mavi göğe fırçalardan sirrüs darbeleri değmiş ve karayel ara vermeden çatlayan dalgaları alçımsı köpüklerle dolduruyor sanki. Bir hayli güneyde, dinen bir fırtınadan kopan büyük bir ölü dalga teknenin altında salınıyor. Billy'nin randımanı giderek düşen bir buz makinesi ve önünde uzanan bin elli deniz millik bir yolu var. Filonun geri kalanı daha sefer ortasındayken, o, limana doğru ilerliyor olacak ve onlar tam işlerini bitirdiklerinde limana varacak. Billy zaman ayarlamasının iki hafta gerisinde. Neticede, bunun için Gulf Stream'in bazı görünmez büklüm-
leri suçlanabilir: Büklümlerin kılıçbalıklarını ayırması sonucunda sefere fazladan bir, iki hafta daha ekleniyor, yani dönüş yolculuğuna çoktan başlaması gerekirken *Andrea Gail* Flaman Doruğu'nda kalıyor. Bir tekneyi belli bir zamanda belli bir yere bağlayan şartlar, kataloğu dahi yapılamayacak kadar tesadüfi gelişir, az çok sezilebilir. Ayrıca toplam olarak elli, altmış kişiyi aşan bir insan topluluğu da –kılıçbalığı avcıları, gemiciler, denizciler– yavaş yavaş Kuzey Atlantik'in fırtına sahalarına yaklaşmakta. Bu insanlardan bazıları, ellerinde olmayan sebeplerden dolayı, aylardır oraya doğru ilerliyorlar; diğerleriyse kötü seçimlerini daha birkaç gün öncesinde yaptılar.

EYLÜL ayının başlarında Ray Leonard adındaki emekli bir denizci Portland, Maine civarlarında, 9,6 metrelik Westsail tipi şalopasını Bermuda'ya götür-

mekte ona yardımcı olacak bir tayfa aramaya başladı. Portland büyük bir yelkencilik kasabasıydı –insanlar yazın yelkenlilerle yarışır, kışın Karayip Denizi'nde tayfalık yapar, sezon aralarında ise ufak bir kayak merkezine doluşurlardı. Leonard kısa süre içinde limandaki en tecrübeli denizcilerden biriyle, Karen Stimpson'la tanıştırıldı. 42 yaşındaki Stimpson, henüz genç bir kızken teknelerde tayfalık yapmaya başlamış, otuzlarında denizcilik akademisinden mezun olmuş ve petrol tankerleriyle okyanusu geçmişti. Sefer aralarında ise Sue Bylander adındaki 38 yaşındaki diğer bir kadınla birlikte Leonard'ın bir arkadaşı için grafik tasarımcısı olarak çalışıyordu. Leonard, Bermuda'dan

eve uçakla kendileri dönmeleri kaydıyla, teknesinde her ikisine de yer teklif etti, ardından bayanların patronu işi istiyorlarsa alabileceklerini söyledi. İşi kabul ettiler ve hareket tarihi olarak Ekim'in son hafta sonu belirlendi. Bir ay sonra *Satori* şalopası Portsmouth, New Hampshire'daki Great Bay Marinası'ndan demir alarak Piscataqua Irmağı'ndan engin okyanusa doğru ağır ağır yola çıktı.

Hava o kadar sıcaktı ki ekip, güvertede tişörtle dolaşıyordu ve gökyüzü pastırma yazının maviliğine bürünmüştü. Batıdan hafif bir rüzgâr çıktı; destekleyici bir rüzgâr. *Satori* Piscataqua'dan aşağı motor gücüyle indi, başka bir tekneyle buluştu, Kittery Noktası'nı geride bıraktı ve ardından doğuya doğru yöneldi. İki tekne, rotalarını Georges Sığlığı ile Cod Burnu arasında kalan Büyük Güney Boğazı'na çevirdi, oradan güneye doğru Bermuda'ya yelken açacaklardı. Stimpson ve Leonard güvertede oturup konuşurlarken, Bylander kamaradaki

yiyecek ve eşya yığınını tasnif etmek için aşağıda kaldı. Henüz Sığlıklar Adası'nı dahi geçmemişken yoğun bir sis bastırdı ve karanlık çöktüğünde *Satori* şaşılacak kadar sakin bir denizde yapayalnız kalmıştı.

Bylander erzağı istiflemeyi bitirdiğinde, ekip kamaradaki küçük bir masanın etrafına sıkışarak Stimpson'ın annesinin pişirdiği lazanyayı yemeye koyuldu. Stimpson'ın saman sarısı saçları ve adeta ölçülü bakışları var, öyle ki külrengi gözleri aynı anda bir durumu değerlendiriyor, ihtimalleri inceliyor ve bir karara varıyor. Romantik birisi değil –"Aradığınız şey aydınlanma ise bunun bir petrol tankerinde gerçekleşmesi mümkün değil." –ama okyanusa aşık. Evli değil ve çocuğu da yok. Güneye doğru bir sezon sonu seferi için kusursuz bir ekip üyesi.

Peki Ray, son günlerde hava durumu raporunu dinledin mi? diye sordu Stimpson yemek sırasında.

Leonard hayır anlamında başını salladı.

Yeni bir hava dalgasını geldiğine dair bir şeyler duydun mu?

Bunun sorun çıkaracağını sanmıyorum, dedi Leonard. Zaten istediğimiz zaman Buzzard's Koyu'na girebiliriz.

Buzzard's Koyu, Cod Burnu Kanalı'nın batı ucunda. Şayet hava epeyce kötülerse, Boston'dan New York City'ye kadar uzanan seyrin neredeyse tamamı korunaklı kanallar vasıtasıyla tamamlanabilir. Kanallar pek güzel değil, ama güvenli. "Ray eskiden tek başına sefere çıkıyormuş, bu yüzden teknede benim de ol-

mam kendisini daha da yenilmez hissetmesini sağlamış olabilir," diyor Stimpson. "Ayrıca öyle açıldığınız bir nokta gelir ki, artık geri dönmek istemezsiniz, yalnızca karadan kaçarsınız. Gelecekte hava durumu raporunu dinleyecek, sefere çıkmayı sürdürmeyi isteyip istemediğime *ben* karar vereceğim. Teknenin hem sahibi hem kaptanı olan kişinin deneyim seviyesi benim için bir önem taşımayacak."

Tarih 26 Ekim'i gösteriyordu. Stimpson, Bylander ve Leonard'ın yaşamları New England sahili açıklarındaki düzinelerce başka yaşamla aynı noktada çakışmak üzereydi.

HİÇ KUŞKUSUZ, Billy de Leonard gibi hava durumunu dinlemişti, fakat bu konuda bir şeyler yapmaya Leonard'dan bile daha az niyeti vardı. Doğru bir hava tahmininin gerçekleşmesi yalnızca iki-üç gün alır; bir kılıç teknesinin limana ulaşması ise bu sürenin iki katıdır. Hava raporları balıkçılık açısından hayati önem taşır, ama dönüş yolculuğu için o kadar da önemli değildir; seferin sonu geldiğinde kaptanlar genellikle takımlarını toplar toplamaz yola çıkarlar.

Hatalar katlanarak çoğaldığı için sefer ne kadar uzunsa, dönüş yolculuğunu tayin ederken kaptanın o denli dikkatli olması gerekir. Bir derecelik bir hata bile, Gloucester'a ulaştığında teknenin rotadan yirmi beş deniz mili sapması demektir; böyle bir durumda, bir kaptan böylesi hatalarla geçen bir aylık seferi fazladan bir gün daha uzatabilir. Billy Tyne dönüş yolculuğuna başladığında, 260 derecelik bir rota teoride onu doğ-

ruca Ann Burnu'na götürecek, ama aynı zamanda Sable Adası'nı neredeyse sıyırarak geçmesini de sağlayacak, bu durum nakliyat için korkunç bir tehlike arz ediyor. ("En az otuz - kırk deniz mili açığından geçmeye çalışırım," diyor Charlie Reed.) Sable ile Nova Scotia arasındaki boğaza, Labrador'dan çıkarak Hatteras'a kadar uzanan tüm sahili saran faydalı bir ters-soğuk su akıntısı ihsan edilmiş, ama nedense Billy bu yolu kullanmamaya karar veriyor. Kuyruk'u yaklaşık 44 derece kuzeyden geçmeye –Billy'nin "seyahat-kertesi"– ve ardından Sable'ı açıktan alınca Gloucester'a kabaca batıdan uzanan bir rota izlemeye karar veriyor.

Balıkçı tekneleri deniz yolculuğu için global bir pozisyon belirleme sistemi kullanırlar. Kısa adıyla GPS, dünyanın çevresinde dönen askeri uydulara bağlı olarak bir pozisyon tayin eder ve sonra bunu enlem ve boylam derecelerine çevirir. Yanılma payı en fazla üç metredir. Savunma Bakanlığı böylesi hassas bilgilerin kötüye kullanımından endişe duyduğu için sinyalleri kasten bozar, ama bir kılıç teknesindeki doğruluk standartları sorun yaratmayacak kadar esnektir. Balıkçılar GPS'yi genellikle bir loran sistemini desteklemekte kullanırlar, ki bu sistem kıyıdaki yayım istasyonlarından gelen iki ayrı alçak-frekans radyo sinyalinin tekneye ulaşma süresinin ölçülmesi prensibiyle çalışır. Deniz haritaları sinyal kaynaklarından yayılan numaralandırılmış hatlarla birlikte basılır ve loranın kaydettiği ölçümler teknenin pozisyonuna uygun olan hatları belirler.

Bu iki elektronik sistemin varlığına rağmen bazı hatalar meydana gelmektedir --demir barındıran büyük

kara parçaları, elektrik parazitleri, kısacası her nevi şey sonucu çarpıtır. Ayrıca size kuramsal bir doğrultu verilir, sanki dünyanın kavisini yarabilecekmişsiniz gibi; oysa tekneler noktadan noktaya bir yay izlemek zorundadırlar –"Büyük Daire" rotası. Büyük Daire rotası Gloucester'la Flaman Doruğu arasında kuzeye doğru yaklaşık on bir derecelik bir düzeltme gerektirir. 24 Ekim gecesi Billy Tyne, Sığlık'ın Kuyruk bölümündeki sefer-kertesi için loran koordinatlarını giriyor ve video göstergesinde 250 derecelik bir rota değeri okuyor. Bir Büyük Daire rotasında, pusulanın yönüyle asıl yön seferin başlangıcında tamamen aynıdır, yarı-yol noktasına gelene kadar ikisinin arası giderek açılır ve ardından tekne varış noktasına yaklaştıkça bu ara yeniden kapanmaya başlar.

Büyük Daire rotasını tayin ettikten ve istikametini otomatik pilota girdikten sonra, Billy harita çekmecesine doğru ilerleyerek INT 109 isimli on dolarlık bir gemicilik haritası çıkarıyor. Kuyruk'taki seyahatkertesine uzanan 250 derecelik bir rota çiziyor ve sonra bir dizi paralel cetvel kullanarak harita üzerinde yolunu izliyor. Haritanın altındaki rüzgâr gülünde kerterizi yeniden kontrol ediyor ve ardından yerel manyetik değişim nedeniyle kerterize yirmi derece ekliyor. (Dünya'nın manyetik etki alanı, dünya ekseniyle tam olarak aynı hizada bulunmaz; aslında eksene yaklaşmaz bile.) Bu düzenleme onu yaklaşık üç gün içinde Kuyruk'taki seyahat-kertesine getirmeli. Billy oradan on dört derece yukarı çıkacak ve Gloucester'a doğru diğer bir Büyük Daire rotasını izleyecek.

INT 109, yaz mevsimindeki kılıçbalığı avcılığı sahalarının genişliğini gösteren birkaç haritadan biridir ve sığlıktaki her kılıç teknesinde bulundurulur. Ölçeği 1/3.500.000; bir köşegen üzerinde New Jersey'den neredeyse Greenland'e kadar uzanıyor. 109 üzerindeki kara parçaları denizcilerin kolayca göreceği gibi tasvir edilmiş; tüm kıvrımları dikkate alınarak çizilmiş kıyılarla beraber, üzerinde yerleşim dağılımının da bulunduğu boş, sade alanlar. Deniz fenerleri kalın ünlem işaretleriyle belirtilmiş ve New York City ile South Wolf Adası, Labrador arasında kalan Tanrı'nın dahi uğramadığı her burunda bir tane bulunuyor. Su derinlikleri metre olarak verilmiş ve sığ bölgeler maviyle gölgelendirilmiş. Cod Burnu açıklarındaki Georges Sığlığı açıkça görülebiliyor, yaklaşık Long Island boyutlarında düzensiz bir şekil ve iki buçuk metre derinliğe kadar yükseliyor. Georges'un batısında Büyük Güney Boğazı bulunuyor; ilerisinde ise Nantucket Sığlıkları ve eski savaş malzemeleriyle dolmuş bir alan var: *Batık torpido, patlamamış sualtı bombaları, patlamamış bombalar*. İki Yüz Kulaç hattı haritanın en göze çarpan özelliği, bu hat kıyı şeridinden dar açılı bir gölge gibi geniş çizgiler halinde yayılıyor. Georges yakınlarında kuzeye salınıyor, Nova Scotia kıyısının doksan deniz mili açığından geçerek St. Lawrence Deniz Yolu'nun içlerine sokuluyor. Deniz Yolu'nun doğusunda ise Burgeo ve St. Pierre Sığlığı gibi eski balıkçılık sahaları bulunuyor, ardından hat güneydoğuya doğru kocaman bir deniz ilmeği yapıyor. İşte Grand Sığlığı.

Grand Sığlığı, kıta sahanlığına dalıp kaybolmadan önce Newfoundland'den güneydoğuya doğru yüzlerce

deniz mili uzanan geniş, düz bir deniz platosudur. Virgin Kayalıkları diye bilinen bir dehşet yığını, St. Johns'un yetmiş deniz mili doğusuna sinsice gizlenmiş, bekliyor, ama bunun dışında gerçek bir sığlıktan bahsetmek pek mümkün değil. Labrador akıntısı diye bilinen soğuk su cephesi yerel besin zincirine plankton püskürterek Grand'ın kuzey sırtına doğru akıyor; Kuzey Atlantik Akıntısı diye anılan ağır kanlı bir sıcak su akıntısı, Flaman Doruğu'nun doğusundan Avrupa'ya doğru yavaş yavaş sokuluyor. Sığlığın Kuyruk bölümündeki kavise ise Bayır Su deniyor, bölgenin genellikle doğuya doğru olan hareketini besleyen yarım deniz mili hızındaki bir soğuk su akıntısı. Bayır Su akıntısının aşağısında Gulf

Stream bulunuyor, Atlantik'in ortasından üç – dört deniz mili hızla yuvarlanan bir çember gibi geçiyor. Anaforlar bazen Gulf Stream'den koparak Kuzey Atlantik Akıntısı'nın içine fırıldıyorlar, tüm eko sistemleri de beraberlerinde sürüklüyorlar. Bu anaforlara sıcak öz halkaları deniyor. Bu özler ayrı düşecek olursa eko sistemler ölüyor.

Billy güneydeki Gulf Stream ile kuzeydeki Sable Adası arasındaki bir kertikten geçmek istiyor. Merkezi akıntıya karşı gelmeyen veya Sable'ın çok yakınından geçmeyen, nispeten düz bir hat sayılabilir bu. Gece gündüz ilerleyeceği bir haftalık bir seyir bekliyor Billy'yi; belki işleri hızlandırmak için bir kuşu sudan bile çıkarır. Dizel motor bir aydır aralıksız zonkluyor ve önceden, iş sırasında dikkati dağıtmayan bu ses birdenbire müthiş gürültülü bir hal alıyor. Sesten kaçmanın hiçbir yolu yok –kafatasınızın içine işliyor, mide astarınızı sarsıyor, kulaklarınızı çınlatıyor. Tayfa

bu denli uyku yoksunu olmasaydı bu durum canlarını sıkabilirdi; oysa şimdilik sadece ranzalarında debeleniyor ve günde iki kez dümen nöbeti tutuyorlar. İki buçuk gün sonra *Andrea Gail* yaklaşık 390 deniz mili yol almış durumda; istikamet doğruca kıta sahanlığının sırtı. Hava güzel ve kuzeydoğudan salınan uslu ölü dalgalar var denizde. 27 Ekim öğleden sonra saat 15.15'te, Billy Tyne Kanada sularına girmek üzere olduğunu belirtmek için basit yan banttan Kanada Sahil Koruması ile temasa geçiyor. *Burası Amerikan balıkçı teknesi Andrea Gail, WYC 6681,* diyor. *44,25 kuzey 49,05 batı noktasındayız, istikametimiz New England. Tüm balık avı takımlarımız istiflenmiş durumda.*

St. Johns'daki Kanada Sahil Koruması Billy'ye devam etme izni veriyor. Kılıç filosunun çoğu teknesi, birkaç yüz deniz mili doğuda, Albert Johnston ise yaklaşık aynı mesafede ama güneyde. Sable Adası artık engel teşkil etmiyor, dolayısıyla Billy on dört derece yükseliyor ve gezle arpacığı tam olarak Gloucester'a çeviriyor. Yaklaşık batıya doğru ilerleyerek otomatikpilotla bir Büyük Daire rotasını izliyorlar. Akşam karanlığı çökerken bir Kanada meteoroloji haritası uydu faksından gıcırdayarak çıkıyor. Bermuda açıkları kasırgayla çalkalanıyor, Kanada Kalkanı'ndan aşağıya bir soğuk hava dalgası iniyor ve Great Lakes üzerinde fırtına patlamak üzere. Tüm tekneler Grand Sığlığı yönünde ilerliyorlar. Fakstan birkaç dakika sonra, telsizle Linda Greenlaw arıyor:

Billy, haritayı gördün mü? diye soruyor.

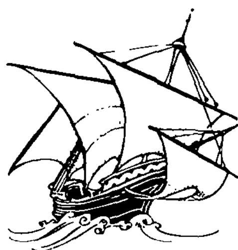
Evet gördüm, diyor Billy.

Ne düşünüyorsun?

İşler sarpa saracak gibi görünüyor.

Ertesi gün konuşmak için sözleşiyorlar, böylelikle Billy ihtiyacı olan şeylerin bir listesini ona verebilecek. Billy'nin Bob Brown'la konuşmak gibi bir arzusu zaten yok. Telsiz konuşmasını bitiriyorlar ve ardından dümeni Murph'e teslim ederek, yemek için aşağıya iniyor. Ambarında 20.000 kilo balık ve buz olan kocaman çelik bir teknenin içindeler. Saat dokuz gibi iskele tarafından bir yarımay yükseliyor. Hava sakin, gökyüzü yıldız kaynıyor. Yüz seksen deniz mili ötede ise hava sistemleri çarpışmanın eşiğinde.

SİLAHIN NAMLUSU



Adamlar birbirlerine ancak
yoğun kar taneleri arasından bakabiliyorlardı,
karadan denize, denizden karaya ve o an kendilerinin
ne kadar da önemsiz olduğunu anladılar.

– Kayalıklardaki Gemi, Newburyport, Massachusetts,
1839, Kurtulan Olmadı.
(SIDNEY PERLEY, Tarihi
New England Fırtınaları, 1891)

KILIÇBALIĞI avcılığında belli bir miktar yadsıma söz konusudur. Tekneler berbat havalarda var olma çabası verirlerken, genellikle lombar kapaklarını sıkıca kapatmış olan tayfalar, videoyu açarlar ve çeliğin gerilme direncine bel bağlarlar. Yine de bir kılıç teknesindeki her adam, açıkta bir yerlerde onları Hindistan cevizi gibi kıracak dalgalar olduğunu bilir. Okyanus bilimcilerin hesaplarına göre rüzgâr kaynaklı bir dalganın kuramsal olarak azami yüksekliği altmış metre olabilir; bu boydaki bir dalga çoğu petrol tankerini batırabilir, yirmi bir metrelik bir kılıç teknesinin lafı bile olmaz.

Yadsıma işine girdiğinizde ne zaman durulması gerektiğini kestirmek oldukça zordur. Kaptanlar alışıldığı üzere teknelerini aşırı yüklerler, fırtına uyarılarına kulak asmazlar, can sallarını dümen köşkünde tutarlar,

acil durum radyo farlarını açık tutmazlar. Sahil Koruma müfettişlerinin ifadelerine göre teknenin hem sahibi hem kaptanı olanların bir çoğu için denizde batmak öylesine imkânsızdır ki, en basit tedbirleri dahi almazlar. "EPIRB'ye ihtiyacımız yok; batmayı planlamıyoruz ki." Sahil Koruma müfettişlerinin sıkça duydukları bir cümledir. Portland Sahil Koruma arşivindeki videolardan biri –yerel balıkçılara olanca sıklıkla izletiliyor– gerçekten sert bir rüzgâr altındaki ticari bir teknenin dümen köşkünden çekilmiş. Pruva beyaz damarlı, dev gibi dalgaların üzerinde bir inip bir çıkıyor. Bir ara kaptan biraz kendini beğenmiş bir edayla şöyle diyor, "Evvet, işte olmak istediğim yer, tam dümen köşkünün içi, kendi ufak malikânem–."

Tam o anda ev büyüklüğünde bir dalga duvarı, ekranı kaplıyor. Diğerlerinden büyükçe değil, ama sert, köpüklü ve tamamen dikey. Pruvayı, ön güverteyi, dümen köşkünü bir çırpıda yutuyor ve ardından, tüm pencereleri patlatıyor. Kameranın gördüğü son şey, ak suların kendisine doğru kocaman ıslak bir yumruk gibi yaklaşması.

Kıyıdan ne kadar uzakta çalışırsanız, kibriniz o denli azalır. Her hafta sonu denize açılanlar, Sahil Koruma'nın ahmakça başlarını soktukları beladan gelip kendilerini kurtaracağını bilir, oysa kılıç teknelerinin böyle bir tercih hakları yoktur. Kıyıdan üç yüz elli, dört yüz deniz mili açıkta, helikopter menzilinin dışında avlanırlar. Dolayısıyla Billy'nin –herhangi bir mavi su balıkçısı gibi– koca ıslak yumruğa sonsuz saygısı vardır. Billy fakslanan hava durumu haritasına bakın-

ca, şüphesiz tayfaya dönerek önlerinde çok hiddetli bir şeyler olduğunu söyler. Denizdeki bir fırtınadan sağ çıkmak için yapabileceğiniz belirli şeyler vardır ve tayfanın bunları yapması veya ne kadar iyi yapacağı bitkinlik derecelerine bağlıdır. Billy'nin yaşamı balık tutmak üzerine kuruludur. Belki kendisini hiçbir şeyin batıramayacağını düşünüyordur ya da belki de deniz şimdiye kadar gördüğü tek kâbustur.

Kaygı duyan iyi bir tayfa teknedeki tüm ambar kapaklarını, lombozları ve su sızdırmaz kapıları kapatmakla işe başlar. Bu kırılan dalgaların bir şeyleri patlatmasını ve ambarı basmasını önler. Dümen mekanizmasının bulunduğu erzak ambarının kapakları kontrol edilir ve tayfa güvenli olduklarından emin olur. Çoğu tekne, erzak ambarı su dolunca batar. Sintine pompasının filtreleri kontrol edilir ve sintine suyunda birikmiş süprüntüler ayıklanır. Güverte üzerindeki her şey –balık takımları, kakıç kargıları, yağmurluklar, çizmeler– alınır ve balık ambarına indirilir. Teknenin güverteyi temizleyebilmesi için frengi deliği kapakları çıkartılır. Çapa tokaları sıkılaştırılır. Balina sırtı güvertede duran yakıt ve su varilleri çift kat iple bağlanır. Propan ocaktaki gaz valfleri kapatılır. Makine dairesinde yerinden fırlayıp hasar yaratabilecek her şey sallantıya karşı bağlanır. Yakıt depoları sıkıştırılır, böylelikle bazıları boş kalırken diğerleri mümkün olduğunca dolu olur. Bu işlem serbest yüzey etkisi denen şeyi –depoların içinde oraya buraya çalkalanan sıvının, ağırlık merkezini değiştirmesi– azaltır.

Bazı teknelerde motoru gözetmesi karşılığında bir

mürettebat üyesine biraz daha fazla para verilir, fakat *Andrea Gail*'de böyle bir pozisyon yok; Billy bu işle bizzat ilgilenir. Makine dairesine uzanan kamara iskelesinden inerek, kontrol listesini gözden geçirir: Motor yağı, hidrolikler, aküler, yakıt seviyeleri, hava girişleri, enjektörler. Yangın ve taşkın alarmlarının devrede olduğundan ve sintine pompalarının çalıştığından emin olur. Yedek jeneratörü test eder. Bulantı haplarını dağıtır. Çelik kuşlardan biri suyun dışarıdaysa, onu tekrar suyun içine sarkıtır. Harita üzerinde pozisyonunu sabitler ve hava koşullarının tekneyi nasıl sürükleyeceğini hesaplar. Bir dalganın elektronik donanımlarını bozma ihtimaline karşı kafasında olası rotaları çizer. Acil durum

ışıklandırmasını kontrol eder. Can yeleklerini kontrol eder. Kızlarının fotoğraflarını kontrol eder. Ardından beklemeye koyulur.

Şimdilik hava kapalı ama sakin, karayelden hafif bir rüzgâr esiyor ve biraz dalga var. 1898 Portland Borası öncesinde bir kaptan şunu kayda geçmiş: "Şimdiye dek gördüğüm en kaypak akşamüstüydü" ve birkaç saat sonrasında 450 kişi hayatını kaybetmiş. Hava şu an o akşamüstü kadar sakin değil, ama hemen hemen öyle sayılabilir. Rüzgâr on deniz mili şiddetinde ve iki metrelik ölü bir dalga teknenin altında miskince salınıyor. *Andrea Gail* geceleyin Albert Johnston'ın tam kuzeyine geçiyor ve şafak söktüğünde neredeyse Sığlık'ın batı sırtına ulaşmış oluyor, yaklaşık olarak 52 derece batı. Dönüş yolculuğunun ortasındalar. Şafak birkaç pembemsi gökyüzü kırıntısıyla kendisini gösteriyor, rüzgâr yavaş yavaş keşişlemeye çeviriyor. Bu bir destek yelidir; saat yönünün tersinde eser ve genellikle kötü hava

habercisidir. Destek yeli uğursuz bir rüzgârdır; siklonik döngüsüne doğru ilerleyen bir alçak-basınç sisteminin ilk dokunuşudur bu.

Ardından bir diğer hava durumu faksı daha geliyor:

GRACE KASIRGASI KD'YE YÖNELECEK VE HIZINI ARTTIRACAK. GENİŞLEYEN TEHLİKELİ FIRTINA D'YE DOĞRU 35 DM HIZLA İLERLEYECEK VE GD'YE YÖNELDİKTEN SONRA 12 SAAT İÇİNDE HIZINI KESECEK. YARIÇAPI 400 DM OLAN YARIM DAİRE İÇİNDE TAHMİNİ RÜZGÂR ŞİDDETİ 50 İLA 65 DM VE DALGA YÜKSEKLİĞİ 6 İLA 10 METRE ARASINDA OLACAK.

Balıkçıların duymak istemedikleri bir eşya envanteri gibi geliyor kulağa. İlişik bir haritada Grace Kasırgası Bermuda çevresinde kocaman bir anaforla, genişleyen fırtınaysa Sable Adası'nın tam kuzeyinde sıkıca kenetlenmiş bir dizi izobarla belirtilmiş. Kılıçbalığı filosundaki her tekne bu bilgiyi alıyor. Kuyruk'un güneyindeki Albert Johnston kuzeybatıya yönelerek Labrador Akıntısı'nın soğuk sularına girmeye karar veriyor. Soğuk su daha ağırdır ve rüzgârda dalgayı yatıştırır; muazzam kabartılar oluşturmaz diyor. Kılıç filosunun gerisi ise fırtınanın neler yapacağını bekleyerek doğudan uzak duruyor. Zaten limana zamanında girmeleri mümkün değil. Billy'nin seksen deniz mili güneyinde olan *Contship Holland*, belanın dişlerine doğru dümdüz yol alıyor. Yaklaşık yüz elli deniz mili doğuda diğer bir konteyner gemisi, Liberya bandıralı *Zarah* da New York yönünde ilerliyor. *Satori* şalopasındaki Ray

Leonard limana doğru yönelmeyip, Bermuda'ya doğru uzanan bir güney rotasına sadık kalma kararı almış. *Laurie Dawn 8* suları yara yara balıkçılık sahalarına ilerlemeyi sürdürüyor ve Sable Adası'nın yaklaşık 125 deniz mili güneyinde bulunan *Eishin Maru 78*, kuzeydoğuya doğru Halifax limanının yolunu tutuyor. Billy'nin önünde iki seçenek var: Fırtınanın önünden çekilmeye çalışarak epey gün kaybetmek veya dönüş rotasında kalmak. Billy'nin yeterli buzu olmayan bir ambar dolusu balığı olması, her halde bu kritik kararı etkileyecektir.

"Yüzde doksanımızın yapacağı şeyi yaptı –ambar muşambalarını çekerek tirizleri vurdu ve bekledi," diyor *Allison*'ın kaptanı Tommy Barrie. "Bir aylık süreyi geçebilirdi. Belki de içinden 'Boş ver, zaten yeterince zaman kaybettik.' demiştir ve dönüş seyrine devam etmiştir."

ULUSAL Hava Durumu İdaresi'nin Boston bürosu, Logan Havalanı'nın arkasındaki kumlu aktarma yolu boyunca uzanan alçak, tuğla bir binanın zemin katında bulunuyor. Kalın camlı pencereleri, USAir mekik terminalinin ve çakıl yığınlarıyla dolu boş bir arazinin renkli manzarasını sunuyor. Hava durumu İdaresi meteorologları radar ekranlarından başlarını kaldırdıklarında, USAir jetlerinin gri bir jet-alevi çitinin ardında bir ileri bir geri rule yapışlarını izleyebiliyorlar. Yalnızca stabilizatörleri bu alevin üzerinde asılı duruyor; jetler beton denizinin ortasında gümüş köpekbalıkları gibi geziniyorlar.

Hava, ülke genelinde jet rüzgârıyla birlikte batıdan doğuya doğru hareket eder. Kabataslak düşünülürse hava tahmini, batınızda bulunan birini telefonla arayarak, penceresinden dışarıya bakmasını rica etmeniz demektir. Eskiden –İç Savaş'ın hemen ardından– Ulusal Hava Durumu İdaresi, Savaş Bakanlığı'nın himayesi altındaydı, çünkü verileri hava olaylarının hareketinden daha hızlı bir şekilde doğuya aktaracak teknoloji ve disipline sahip tek kurum burasıydı. Telgraf yeniliği etkisini kaybetmeye başlayınca, Hava Durumu İdaresi Tarım Bakanlığı'nın bünyesine geçti ve son olarak havacılığı ve devletler arası taşımacılığı idare eden Ticaret Bakanlığı'na dahil edildi. Bölgesel Hava Durumu İdaresi büroları genellikle çok çirkin yerlerdedir, örneğin metropolit havaalanlarını sınırlayan sanayi bölgelerinde. Bu büroların kapalı pencereleri ve merkezi havalandırma sistemleri vardır. Aslında üzerinde çalışılan havanın çok azı binadan içeriye girer.

28 Ekim, Boston'da sert ve güneşli bir gün, şiddetli rüzgâr okyanusu savururken, sıcaklık yirmi derece civarlarında. Kıdemli meteorolog Bob Case, o gün görev yapan çeşitli meteorologlarla, görüşerek halı kaplı odayı arşınlıyor. Birçoğu mavi, ağır konsolların başında bilgisayar ekranlarından kayan sayı sütunlarını –barometrik basınç, çiğ noktası, görüş mesafesi– kararlılık içinde inceliyorlar. Havacılık masasının gerisinde bir dizi imdat telefonu duruyor: Eyalet Acil Durum Yönetimi, Bölgesel Şebeke ve Kasırga. Günde iki kez Hükümet Acil Durum Yönetimi telefonu çalar ve bürodaki biri derhal açmak için fırlar. Gerekçe, eyaletin olası bir nükleer darbeye karşı insanları uyarma yetisini test etmesi.

Case ellili yaşlarının ortasında, saçları dökülmüş, zinde bir adam. Maryland sahilini dövmeye hazırlanan bir kasırganın uydu fotoğrafı, bürosunda asılı duruyor. Case, uydu görüntüsüne dayanan bölgesel hava tahminlerini ve köşelerin veri toplama noktalarını gösterdiği bir ülke haritası üzerine eklenmiş bir gridi, Limited Fine Mesh adlı ülke çapındaki bir sistemi yayımlamakla yükümlü. Sıcaklığı, çiğ noktasını, barometrik basıncı ve rüzgârın hızını ölçmek için günde iki kez yüzlerce LFM meteoroloji balonu bırakılır, veriler teodolit aracılığıyla aktarılır. Balonlar 18.000 metreye yükselip patlar, barındırdıkları aletler ise paraşütle yeryüzüne geri gelir. İnsanlar bunları bulduklarında
156 Hava Durumu İdaresi'ne gönderirler. LFM verileri ve ülke genelinde bin kadar yerden alınan bilgiler Camp Springs, Maryland'de bulunan Ulusal Meteoroloji Merkezi'ndeki[1*] Cray bilgisayarlarına girilir. Bilgisayarlar atmosferin sayısal modellerini değerlendirerek gerisingeri bölgesel bürolara hava tahminleri serpiştirirler, ki bu bürolarda tahminler yerel meteorologlarca tadil edilir. Meteorologların söylediği gibi, insanoğlu hâlâ bir hava tahminine "değer katıyor" çünkü hava tahmininde en güçlü bilgisayarların dahi kopya edemeyeceği sezgisel bir öğe var.

Önceki günün ilk saatlerinden beri Case, "kısa-dalga yukarı oluğu" denen şeyin Great Lakes'den doğuya doğru kaydığını gözlemliyor. Uydu fotoğraflarında bu oluşum, Kanada'dan güneye ilerleyen açık, kuru hava hattı içinde bir S kıvrımı gibi görünüyor. Soğuk hava sıcak havadan daha yoğundur, aradaki sınır boyunca

---

[1*] National Meteorological Center

cüsseli, ağır dalgalanmalar meydana gelerek doğu yönünde –bu durumda bizimkilere doğru– tıpkı ölü bir okyanus dalgası gibi salınır. "Tepe" sıcak cephenin gerisinden ayrılana ve sadece kendi çevresinde dönmeye başlayana dek, bu dalgalanma giderek daha da belirgin bir hal alır. Kopan bu parçaya alçak kesim veya soğrulmuş cephe denir. Hava merkeze doğru içeri emilir, sistem giderek daha hızlı dönmeye başlar ve birkaç saat içinde bir de bakmışsınız ki, karşınızda muazzam bir fırtına oluşmuş.

Bir kasırganın mekaniği temelde bir alçak kesiminki ile aynıdır, fakat bu ikisinin kaynakları farklıdır: Kasırgalar ekvator çevresindeki ılık sularda demlenir.
Güneş ekvatora dimdik vurur; on santimetre karelik ışık demeti tam olarak on santimetre karelik suyu ısıtır. Kuzeye veya güneye gidildikçe güneşin açısı azalır ve on santimetre karelik güneş ışığının ısıtması gereken su miktarı artar; sonuç olarak su çok fazla ısınmaz. Ekvatoral deniz tüm yaz boyunca kaynar ve buralarda büyük miktarlarda su buharlaşır. Buharlaşan su kararsızdır ve enerjisi bir tepenin zirvesindeki iri bir kaya parçasınınkine benzer –ufak bir dokunuş büyük bir yıkıcı gücü salıverir. Aynı şekilde hava sıcaklığındaki ufak bir düşüş su buharının yağmur olarak yere çökmesine ve gizil enerjisini yeniden atmosfere salmasına sebep olur. On santimetre karelik ekvatoral suyun üzerindeki havada bir otomobili üç kilometre götürmeye yetecek gizil enerji vardır. Sıradan bir şimşekli yıldırımlı fırtına, ABD'nin dört günlük elektrik ihtiyacını karşılayacak kadar enerji açığa çıkarabilir.

Sıcak havanın yoğunluğu soğuk havadan daha azdır; okyanusun yüzeyinden yükselen sıcak hava, üst atmosfer içinde soğur ve yeryüzüne atılmadan önce tüm nemini boşaltır. Yükselen hava kuşakları üzerinde iri kümülüs bulutları oluşur; bunun sonucu ise gök gürültüsü, yıldırım ve çok şiddetli yağmurdur. Sıcak su kaynağı olduğu sürece şimşekli yıldırımlı fırtına, nemi perdeleme yağmura ve alt çekim rüzgârlarına dönüştürerek kendi kendini beslemeye devam eder. Diğer fırtına bulutları bir soğuk cephenin ön sırtı boyunca sıralanabilir, "sağanak hattı" oluşturulabilir; ufuktan ufka uzanan dev gibi bir konveksiyon lokomotifi.

Kasırgalar üst hava katmanında belli belirsiz bir kıvrımın –alizelerde bir tahriğin, Büyük Sahra'dan denize solunan bir kum fırtınasının oluşması ile başlar. Sağanak hattı kolayca buharlaşan sıcak havayı içine çekerek ve bunu oluşmakta olan girdabın merkezine göndererek, kıvrımın çevresinde dönmeye başlar. İçeri ne kadar çok hava çekilirse dönüş o kadar hızlı olur, ayrıca okyanustan buharlaşan su miktarı da o denli artar. Su buharı sistemin göbeğine yükselir ve yağmurun beraberinde gizil ısı açığa çıkarır. Neticede sistem öyle hızlı dönmeye başlar ki, içe doğru sarmallaşan hava artık merkezkaç kuvvetinin üstesinden gelemez ve onu merkezde tutamaz. Fırtınanın gözü oluşmuştur, somut rüzgâr duvarının çevrelediği bir kuru hava sütunu. Tropikal kuşlar içeride kapana kısılır ve kaçamazlar. Bir hafta sonra, sistemin ayrı düşmesinin ardından, uzun kanatlı deniz kuşlarıyla küçük beyaz balıkçıllar kendilerini Newfoundland veya New Jersey üzerinde bulabilirler.

Olgun bir fırtına yeryüzünde rastlanan en kudretli olaydan kat kat daha güçlüdür; Amerika Birleşik Devletleri'yle eski Sovyetler Birliği'nin elindeki toplam nükleer silahların içerdiği enerji, bir kasırgayı yolundan bir gün alıkoymaya dahi yetmez. Tipik bir kasırga kırk milyon kilometre küp hava çevreler ve Amerika'nın üç-dört yıllık elektrik ihtiyacının tamamını karşılayabilir. 1935'teki İşçi Bayramı[2*] Kasırgası sırasında rüzgâr saatte yaklaşık yüz elli deniz mili hız yapmıştı ve dışarıda yakalanan insanlar püsküren kumların içinde ölümle buluşmuşlardı. Kurtarma çalışanlarının bulabildikleri tek şey kayıpların ayakkabıları ve kemer tokalarıydı. Kasırga esnasında öyle çok yağmur düşer ki –saatte on iki santim yüksekliğe ulaşabilir– toprak artık sıvılaşır. Yamaçlar vadilerin içine kayar ve kuşlar havadayken boğuluverirler, çünkü yukarıya bakan burun deliklerini örtemezler. 1970 yılında bir kasırga şimdiki Bangladeş topraklarında yarım milyon insanı sular altında bırakmıştı. 1938'de ise diğer bir kasırga Rhode Island'ın merkezi Providence'ı okyanusun üç metre altına gömmüştü. Bu fırtınanın doğurduğu dalgalar yeryüzünü gerçek anlamda sallayacak kadar büyüktü. Öyle ki Alaska'daki sismograflar etkilerini sekiz bin kilometre öteden almışlardı.

Bu hadisenin daha küçük bir versiyonu şu an Grand Sığlığı'na doğru ilerliyor: Grace Kasırgası, hâlâ haritadaki diğer bir fırtına sistemini harekete geçirecek kadar enerji barındıran bir sezon sonu talihi. Normalde Grace, Carolina civarlarında bir yerde karaya çıkardı,

---

[2*] İşçi Bayramı: ABD'de Eylül'ün ilk pazartesi günü işçilerin kutladığı bayram.

fakat önceden kısa-dalga yüksek oluğunu doğurmuş olan aynı soğuk cephe kıyıda yolunu kesiyor. (Soğuk hava çok yoğun, dolayısıyla sıcak hava sistemleri bu cepheden plaj toplarının tuğla bir duvardan sekmesi gibi sekiyor.) Maryland'deki Cray bilgisayarlarınca üretilen atmosferik modellere göre, Grace soğuk cepheyle çarpışacak ve kuzeye, doğruca kısa-dalga yüksek oluğunun yoluna itilecek. Rüzgâr dediğimiz olay, basit olarak havanın bir yüksek basınç alanından bir alçak basınç alanına hücumudur; basınç farkı ne kadar çoksa, hücum o denli kuvvetli olur. Kasırga takviyeli bir alçak basınç sistemini çevreleyen Arktik soğuk cephe, meteorologların muhtemelen ömürleri boyunca
 göremeyecekleri bir basınç eğimini yaratır.

Sonuçta tüm bu etkinliğin önündeki lokomotif jet rüzgârıdır, yerkürenin on - on iki bin metre üstünde etrafa çığlıklar savurarak çağıldayan bir soğuk hava nehri: Fırtınalar, soğuk cepheler, kısa-dalga olukları –tümü er ya da geç üst katman rüzgârları tarafından doğuya sürüklenir. Jet rüzgârı sabit değildir; başıboş bir yangın hortumu gibi kıvrılır durur, dağlarda yana yatarak, ovaların ortasından dönerek yoluna devam eder. Bu düzensizlikler Kuzey kutbundan ağır, soğuk cepheler halinde balon gibi süzülen, kıta büyüklüğünde girdaplar doğurur. Bunlara antisiklonlar denir çünkü içlerindeki hava saat yönünde ve dışa doğru akar, yani alçak sistemin aksi yönünde. Bazen bu antisiklonların hücum sırtları boyunca alçak basınç dalgaları oluşur; arada sırada bu dalgalardan biri kuvvetlenerek büyük bir fırtınaya dönüşür. Nedeni ve zamanı, bilimin günümüzde dahi çözemediği bir muammadır. Bu durum genelde

jet rüzgârının bir ayağının astropikal havayla çarpıştığı alanlarda –Great Lakes, Hatteras açıklarındaki Gulf Stream, Appalaş Dağları'nın güneyi– meydana gelir. Hava fırtınaların çevresinde saat yönünün tersinde döndüğünden, rüzgârlar kıyıdan eserken kuzeydoğudan çıkarlar. Bunlar "poyraz" olarak bilinirler. Meteorologlarsa bunlara başka bir ad takmışlar: "Bombalar."

Fırtınanın ilk işareti 26 Ekim'in geç saatlerinde geliyor. Uydu görüntülerine bakılırsa Batı Hint Adaları'nın üzerinde seyreden soğuk hava cephesinin hücum kenarında hafif bir kıvrım oluşmuş. Kıvrım, yaklaşık 6.000 metre yükseklikteki soğuk cephe duvarının içine gömülmüş bir barometrik alçak basınç boşluğu –bir kısa-dalga oluğu. Diğer bir deyişle fırtınanın cenini. Oluk saatte otuz deniz mili hızla doğuya ilerliyor, ilerledikçe de güçleniyor. Montreal'e kadar Kanada sınırını takip ediyor, kuzey Maine'i doğudan yarıyor, Fundy Körfezi'ni geçiyor ve 28 Ekim'in ilk saatlerinde Nova Scotia'yı aşıyor. Günün ağarmasıyla birlikte kuvvetli bir bora, var gücüyle Sable Adası'nın kuzeyine öfkesini kusmaya başlıyor. Dağılan üst-katman oluğunun yerini, deniz seviyesinde bir alçak basınç sisteminin alması gerekiyor. Bu nedenle, sıcak hava dibe emilebileceğinden çok daha hızlı bir şekilde sistemin tepesinden yükselip çıkıyor. Kuvvetlenen bir fırtınanın tanımı da bu zaten. Barometrik basınç saatte bir milibardan fazla düşüyor ve Sable Adası fırtınası saatte 65 deniz mili hız ve on metrelik dalgalarla güneye doğru kayıyor. Çok sıkı paketlenmiş bir alçak sistem olması nedeniyle, yüz elli deniz mili ötedeki Billy Tyne henüz bunu hissetmiyor bile.

Kanada Hükümeti, Sable Adası'nın altmış beş deniz mili doğusunda bir veri şamandırası bulunduruyor; 43,8 kuzey ve 57,4 batı noktasında, Billy'nin bulunduğu yerin çok yakınında. Kısaca 44139 numaralı şamandıra olarak biliniyor; Boston'la Grand Sığlığı arasında bunun gibi sekiz tane daha var. Osenografik verileri her saat başı kıyıya gönderiyorlar. 28 Ekim günü boyunca 44139 numaralı şamandıra açık denizde hemen hemen hiçbir hareket kaydetmiyor; donuk seyir havası hakim görünüyor. Bununla beraber saat ikide ibre yukarı fırlıyor: Dalgalar aniden dört metreye çıkıveriyor ve rüzgâr on beş deniz mili hızla suları savuruyor. Aslında bu, kendi başına önemli bir şey değil, fakat Billy o an fırtı-

nanın ilk kımıldanışlarını gördüğünün farkına varmalı. Rüzgâr yeniden yatışıyor ve dalgalar yavaş yavaş sakinleşiyor, ama birkaç saat sonra bir diğer meteoroloji raporu gıcırdıyor faksta:

DİKKAT! GRACE KASIRGASI 5 DM HIZLA D'YE AZAMİ RÜZGÂR 65 DM MERKEZ YAKINLARINDA 80. TAHMİNİ TEHLİKELİ FIRTINA HIZI 50 İLA 75 DM VE DALGA BOYU 7 İLA 11 METRE.

Billy 44 derece kuzey, 56 derece batı konumunda ve meteorolojik cehennemin tam ağzına doğru ilerliyor. Sonraki bir saat süresince deniz sakin, hem de korkutucu derecede. Yaklaşan bilinmezliğin tek göstergesi rüzgârın yönü; tüm akşamüstü boyunca durmadan kadran kadran dönüyor. Saat dörtte keşişlemeden eserken bir saate kalmadan kıble-lodostan üflemeye başlıyor. Bir saat geçtikten sonra yıldız yapıyor. Sonraki bir saat

boyunca böyle kalıp, saat yedi gibi poyraz yapmaya başlıyor. Ve ardından patlıyor.

Bıçak darbesi gibi bir değişim bu: *Andrea Gail* bir odaya ayak basarmışçasına Sable Adası fırtınasına giriyor. Rüzgâr hiç vakit kaybetmeden otuz deniz mili hıza ulaşıyor ve halatları yalarken cesaret kırıcı çığlıklar koparıyor. Balıkçılar rüzgârın hızını –ve ne kadar endişelenmeleri gerektiğini– tel ıstralyalar ve metafora halatlarından çıkan seslerden tahmin edebileceklerini söylerler. Çığlık, rüzgârın Bofor rüzgâr cetveline göre 9 kuvvetinde olduğunu söylüyor; kırk-elli deniz mili civarında. 10 kuvveti bir feryat. 11 kuvveti ise bir inilti. 11 kuvvetinin üzeri balıkçıların duymak istemedikleri bir şey. *Hannah Boden*'ın kaptanı Linda Greenlaw rüzgârın saatte tescilli olarak seksen deniz mili hızla estiği bir fırtınanın ortasındaymış ve rüzgâr teknenin yelölçerini söküp atmış. Söylediğine göre rüzgâr daha önce asla duymadığı türden bir ses çıkarıyormuş, kilise orgunu andıran tınısal derin bir titreşim. Ama ortada ezgi falan yokmuş; bir çocuğun çaldığı kilise orgu gibi.

Saat sekize kadar barometrik basınç 996 milibara düşmüş oluyor ve hiçbir düzelme belirtisi göstermiyor. Bu fırtınanın şiddetlenmeye devam edeceği ve merkezinde çok daha güçlü bir vakum yaratacağı anlamına geliyor. Bilindiği üzere doğa vakumlu bölgeden nefret eder ve burayı mümkün olduğunca çabuk doldurmaya çalışır. Dalgalar akşam saat sekiz gibi rüzgârın hızına yetişerek üslü olarak büyümeye başlıyor; her geçen saat boyları ikiye katlanıyor. Saat dokuzdan sonra 44139 numaralı veri şamandırası gelen her grafik çizgisi nere-

deyse dikey tırmanışa geçiyor. Maksimum dalga yüksekliği on dört metre tavanına vuruyor, kısa süreliğine düşüyor ve ardından neredeyse iki misli artarak yirmi bir oluyor. Saat dokuz itibarıyla rüzgâr elli deniz miline çıkıyor ve elli sekiz deniz milinde sabitlenene dek azar azar artmayı sürdürüyor. Dalgalar yelölçeri kapatacak kadar iri ve tahmini bora şiddeti doksan deniz mili. Bu da saatte 80 deniz mili demek –Bofor rüzgâr cetveli göre 12 şiddetinde bir bora. Palamarlar inliyor.

Akşam hava durumu raporunun birkaç dakika ardından, Tommy Barrie basit yan banttan Tyne ile temasa geçiyor. Barrie geriye taralı saçları ve bir kutu çakıl taşının çıkardığı ses tonundaki sesiyle, sağlam yapılı,

geniş omuzlu bir Floridalı. Her şeyden önce o gece kaç takım atması gerektiğini bilmek istiyor. Barrie dört yüz elli deniz mili doğuda avlanıyor ve araya ne kadar av süresi sıkıştırırsam kârdır diye geçiriyor içinden. Barrie'nin anımsadığı kadarıyla konuşma kısa ve öz:

Billy, rüzgâr burada kırk altı civarında. Orada durum nasıl?

Elli ila seksen arasında esiyor ve dalgalar dokuz metre. Bir süre sakindi ama şu an kötüleşiyor gibi. Sable'ın 110 deniz mili doğusundayım.

Tamam, takımları teknede tutacağız ama on birde tekrar konuşalım. Belki geç saatte birkaç takım atabiliriz.

Oldu, hava raporunun akabinde seni arar, burada neler olduğunu anlatırım.

Anlaşıldı, beklemede kalacağız.

Barrie ile konuştuktan sonra Billy, basit yan bant mikrofonunu kaldırarak filoya son bir mesaj veriyor: *Matmazel geliyor çocuklar, hem de çok kızgın geliyor. Hannah Boden*'daki Linda Greenlaw'a verdiği pozisyon –44 derece kuzey, 56,4 batı–Billy'nin asıl rotasından bir çıkış, Massachusetts'teki Gloucester'dan ziyade Halifax, Nova Scotia veya hatta Louisbourg, Cape Breton Island'a gidecek birinin rotası gibi görünüyor. Louisbourg kuzeydoğuda sadece 215 deniz millik bir mesafede, dalgayı arkadan alırlarsa yirmi dört saatlik bir seyir. Belki de Billy silahın namlusundan aşağıya başını uzattı ve Johnston gibi kuzeye sıvışmaya karar verdi. Ya da ihtimaldir ki, yakıt onu endişelendirdi veya uğrayıp buz alması gerekiyordu veya Sable içindeki soğuk ters akıntının düzelmeye başladığına hüküm verdi.

Sebep ne olursa olsun, akşamüstü altıdan önce Billy rotasını değiştiriyor ve bunu filonun geri kalanına bildirmeyi ihmal ediyor. Diğerleri onun doğruca Gloucester'a ilerlediğini sanıyor. *Mary T*'den Albert Johnston, *Allison*'dan Tommy Barrie ve *Hannah Boden*'dan Linda Greenlaw, hepsi Billy Tyne'ın saat altı hava durumu bültenini duyuyor. Sadece Linda kaygılı. "Çocukların sesleri korkmuş gibi geliyordu ve biz de onlar için korktuk," diyor. Filonun geri kalanı daha kayıtsız. "Biz yıllarca böyle yaşarız," diyor Barrie. "Portolonlara bakar, hava durumunu dinler, diğer teknelerle konuşursunuz, ama sonuçta kendi başınıza bir karara varırsınız. Denize açılıp da günlük güneşlik bir hava bekleyemezsiniz."

FIRTINA Sable Adası çevresinde toplanmış, ama uç batı sırtları çoktan New England kıyılarına dokunup geçmiş bile. *Satori* –ki şu an seferi iptal edemeyecek kadar açıkta– Pazar sabahı kadar erkenden fırtınayı hissetmeye başlıyor. Başka bir sis duvarı Georges Sığlığı'ndan içeri sokuluyor ve barometre kesinlikle çok büyük bir şeyin yolda olduğunu anlatırcasına yavaşça aşağı doğru kaymaya başlıyor. *Satori* Büyük Güney Kanalı'nın başında, Cod Burnu açıklarında, giderek huzursuzlaşan ve tezcanlı olan sularda ilerlemeye çabalıyor. Stimpson yeniden hava durumu raporundan bahsediyor, oysa Leonard endişelenecek bir şey olmadığında ısrarlı. Pazar sabahından itibaren ölü dalgalar

uğursuz, kaotik şekillerde tepecikler oluşturmaya başlıyorlar ve o akşamüstü Stimpson NOAA hava durumu istasyonunu ayarladığında, korkunun ilk hançer darbelerini hissediyor:

POYRAZ 30 İLA 40 DM, ORTALAMA DALGA YÜKSEKLİĞİ ÜÇ İLA BEŞ METRE, YAĞMURDA GÖRÜŞ MESAFESİ BİR BUÇUK DENİZ MİLİNİN ALTINDA.

Akşam karanlığı çöktüğünde rüzgâr beklendiği üzere kuzeydoğudan savurmaya ve Bofor ölçeğine göre tırmanmaya başlıyor. *Satori* ve Portsmouth'dan birlikte açıldığı tekneyi kötü bir gece bekliyor, bu çok açık. İki teknenin tayfaları her saat başı gibi VHF'den haberleşiyorlar, fakat Pazar günü gece yarısına doğru hava öylesine yükleniyor ki, telsizler bir anda işlevsiz kalıyor. Saat on bir sularında Stimpson diğer tekneden son bir çağrı alıyor *–Zor bir gece geçiriyoruz ve gü-*

verte donanımını yitirdik– ve onlardan bir daha haber çıkmıyor. *Satori* dalgaların tepesinde deli gibi zorlanarak ve dümen hakimiyetini korumaya çalışarak gecenin karanlığına doğru tek başına ilerliyor.

Pazartesi günü beraberinde şiddetli borayla ağarıyor, dalgalar sudan altı metrelik binalar dikiyor ve rüzgâr meşum ıslıklarla halatları dolanıyor. Deniz gri, ebruli bir renk alıyor, bozulmuş et gibi. Stimpson, Leonard'a fırtınanın çok çetin geçeceğini söylüyor, ama Leonard her şeyin yirmi dört saat içinde dineceği iddiasında. Hiç sanmıyorum Ray, diyor Stimpson, içimde kötü bir his var. O, Leonard ve Bylander, Stimpson'ın annesinin pişirdiği chiliden yiyerek güverte altında, hava koşullarından uzakta mümkün olduğunca fazla vakit geçiriyorlar. Navigasyon masası mutfağın karşısında sancak tarafında ve Bylander kendisini haberleşme uzmanı olarak atıyor, radarı ve hava tahminlerini izliyor, GPS'den pozisyonlarını takip ediyor. Şu an deniz trafiğinin ve tehlikeli sığ suların ortasından kıyıya yapılacak ani bir hamle riskli olur, dolayısıyla onlar da yelkenleri camadana vurarak açık denizde kalıyorlar.

Pazartesi gecesi fırtına kıyıya ulaşıyor ve "birinci kademe rüzgâr dalgası" *Satori*'nin üzerinden geçiyor. NOAA hava durumu radyosu havanın kısa süreliğine yatışacağını ve ardından fırtına yeniden kıyıya doğru salınırken, kötüleşeceğini duyuruyor. Belki o vakte kadar *Satori*, fırtınanın olanca gazabından kurtulacak kadar güneye ulaşmış olabilir. *Satori* ekibi şu an Pazartesi gecesinin siyahlığı içinde ağnıyor. Barometrede çok hafif bir yükseliş var ve rüzgâr kuzeydoğuya

doğru yavaşlıyor, fakat ardından gece geç saatlerde her şey yüksek ateş gibi yeniden nüksediyor. Rüzgâr elli deniz miline tırmanıyor ve dalgalar teknenin ardında heybetli kara dağlar gibi yükseliyor. Ekip bir emniyet hattına takılmış, nöbetleşe dümen tutuyor, arada sırada kokpit üzerinde dalgalar patlıyor. Barometre tüm gece boyunca aşağıya emekliyor ve şafak söktüğünde şartlar, Stimpson'ın şimdiye kadar yaşamında karşılaştığının en kötüsü oluyor. Hayatında ilk kez, denizde ölümü ciddi anlamda düşünmeye başlıyor.

Bu sırada beş yüz mil doğuda kılıç filosu adamakıllı kalaylanıyor. Albert Johnston'ın teknesinde tayfa korkudan sadece video izleyebiliyor. Johnston dümen

başında, fincan fincan kahve içiyor ve çoğu kaptanın yapacağı gibi hava bir parça sakinleşmeden dümeni bırakmak istemiyor. *Andrea Gail*'de ise muhtemelen tayfanın geri kalanı aşağıya inerek olanları unutmaya çalışırken, Billy dümen tutuyor. Kimisi sarhoş olmuş, böylece yatışmış; kimisi ise uyuyor ya da en azından çabalıyor. Diğerleri sadece ranzalarında uzanarak ailelerini veya kız arkadaşlarını ya da bunun olmamasını ne denli dilediklerini düşünüyorlar.

"Ben olanları şöyle canlandırıyorum," diyor Charlie Reed, *Andrea Gail*'deki son akşamı hayal etmeye çalışarak. "Çocuklar aşağıda kitap okuyorlar ve tekne arada bir bordasına koca bir dalga alıyor. Dümen köşküne koşturarak, 'Hey kaptan neler oluyor?' diye soruyorlar ve Billy de, 'Az kaldı çocuklar, az kaldı.' Gibisinden bir şeyler söylüyor. Şayet o an Billy dalga yönünde aşağı iniyorsa eminim ki bu müthiş korkutucu bir iniştir.

Bazen o dalgalardan birinin tepesine çıktığınız olur ve dalga tam anlamıyla altınızdan çekip gider. Tekne taş gibi düşüverir. Dalgayı burundan almak daha iyidir –en azından size neyin yaklaştığını görebilirsiniz. Tüm yapabileceğiniz hemen hemen budur zaten."

Teknedeki adamlardan Bugsy, Murph ve Billy zamanlarının çoğunu denizde geçirmişler –çoğu beraber, toplam olarak 34 yıl. Billy'nin evindeki bir fotoğrafta üç adam açık denizde kocaman bir kılıçbalığının yanında poz vermişler. Billy baldırına kadar kıvrılmış bel çizmeleri giymiş, çelik bir kancayla balığın ağzını açar vaziyette bir ambar kapağının üzerinde oturuyor. Fotoğraf makinasına bakıyor. Bugsy Billy'nin hemen arkasında, başı yana çevrili, bakışları Torino Kefeni'ne Sarılı İsa kadar arık ve ruhani. Murph en geride, denizin kamaştırıcı parıltısına şaşı gibi bakakalmış ve bir çift iri balıkçı çizmesiyle bile göze çarpacak derecede cüsseli görünüyor.

Bu adamların tümü, denizde kıl payı yırtmak konusunda kendi paylarına düşen tecrübeleri görüp geçirmişler; ama Murph'ün sicili içlerinde en kabarık olanı. Murph bir doksan boylarında ve 125 kilo ağırlığında, vücudunun her yeri dövmelerle kaplı ve açıkçası öldürülmesi son derece güç görünen biir adam. Bir defasında koca bir mako köpekbalığı güverte üzerinde dişlerini Murph'ün koluna geçirmiş, arkadaşları makoyu ancak kafasına vura vura öldürdükten sonra kolu kurtarabilmişler. Ardından Sahil Koruma helikopteri Murph'ü kıyıya taşımış. Bir başka seferinde parakete takımını atarken serseri bir iğne el ayasından girerek

diğer taraftan çıkmış ve parmaklarından birine saplanmış. Olayı kimse fark etmemiş ve Murph, kaşla göz arasında teknenin kıçından denize doğru sürüklenmiş. O an yapabildiği tek şey teknenin giderek daha da küçüldüğünü izlemek ve düştüğünü birisinin fark etmesini ümit etmekmiş. Şansına bir mürettebat üyesi birkaç saniye sonra arkasını dönmüş, olanları anlamış ve onu bir kılıçbalığı gibi güverteye çekmiş. Sonumun geldiğini sanmıştım anne, diye anlatmış annesine sonradan. Öldüğümü sanmıştım.

En beter kaza ise Cape Canaveral açıklarında rüzgârsız, yapış yapış bir akşam meydana gelmiş. Murph güvertede uyumayı denemiş fakat hava çok sıcakmış, bu yüzden aşağının daha iyi durumda olup olmadığına bakmak için alta inmiş. Ama orada da klima çalışmıyormuş, o da çaresiz yeniden güverteye çıkmış. Yarı uykudayken korkunç bir metal çığlığıyla ayağa fırlamış. Tekne aniden yana yalpalamış ve ambara su dolmaya başlamış. Pruvanın hemen açığındaki koyu sularda hayal meyal bir karaltı seçiliyormuş. Sintine pompaları üstlerine düşeni yaptıktan ve tekne dengelendikten sonra, tayfa projektörleri karaltıya çevirmiş: Meğerse nükleer bir İngiliz denizaltısının kumanda kulesi çarpmış tekneye. Kule ambarda bir delik açmış ve Murph'ün ranzasını bira kutusu gibi pestile çevirmiş.

Yaşamında bunca felaket varken Murph'ün önünde iki seçenek duruyordu: Ya kutsanmış olduğuna, ya da ölümünün sadece bir zaman meselesi olduğuna hüküm verecekti. O bunun sadece zaman meselesi olduğunu düşündü. Karısı Debra'yla tanışır tanışmaz ona

otuzundan sonra yaşamayacağını söylemişti; yine de Debra onunla evlendi. Bir bebekleri oldu, Dale Junior, fakat evlilikleri bozuldu çünkü Büyük Dale daima denizdeydi. *Andrea Gail*'le anlaşmadan birkaç hafta önce, Murph biraz tedirgin edici bir hoşçakal için ailesinin Bradenton'daki evine uğramıştı. Annesi ona hayat sigortası poliçelerine devam etmesi gerektiğini hatırlattı –defin masrafları da sigorta kapsamındaydı– ama o sadece omuz silkmekle yetindi.

Anne, rica etsem beni gömme konusunda endişelenmeyi bırakır mısın, dedi. Nasıl olsa denizde öleceğim.

Annesi bozulmuştu ama konuşmaya bir süre daha devam ettiler. Murph bir ara annesine lise hatıralarını hâlâ saklayıp saklamadığını sordu. Elbette saklıyorum, dedi o da.

Öyleyse ne yapıp edip onları oğlum için elinde tut, dedi Murph ve annesini öperek onunla vedalaştı.

"Söyledikleri soluğumu kesti," diye anlatıyor annesi. "Ve ardından gitti; yani bir an için oradaydı, sonra kapının dışında. Düşünmeye bile vaktim olmamıştı. Hoyrat, zorlu bir insandı. Doğru dürüst bir ev erkeği olacak bir adam değildi."

Murph Haziran sonuna doğru trenle Boston'a hareket etti. (Uçaktan korkuyordu.) Annesinin verdiği *Yemek Pişirmenin Keyfi* adlı kitabı da yanında getiriyordu, çünkü seferdeyken teknede yemek yapmayı seviyordu. Deniz battaniyesini yıkanması için Debra'ya götürmüş ancak almayı unutmuştu, Debra da onu katlamış ve dönünce vermek üzere kaldırmıştı. Murph Debra'ya, doğum gününde onu yemeğe çıkarmak için

2 Kasım'a kalmadan evde olacağını söylemişti. Olsan iyi olur, diye söylenmişti o da. Murph, ilk seferin ardından Debra'yı aradı, altı bin doların üzerinde kazandığını ve Dale Junior'a bir paket göndereceğini söyledi. Debra, onun yerine anne-babasını arayacağını söylediği için onları aramadı. Bir süre oğluyla konuştu, ardından Debra'ya hoşçakal dedi ve telefonu kapattı.

Bu 23 Eylül günü oluyordu. *Andrea Gail* birkaç saat içinde limandan ayrılacaktı.

SAAT on, rüzgâr yıldız-poyrazdan saatte ortalama kırk deniz mili hızla esiyor, fakat hava bunu ikiye kat-

lamak istercesine dövünüp durarak dev gibi dalgalar savuruyor. *Andrea Gail*'in kıç aynalığı kare şeklinde, yani kıç taraf uca doğru sivrileşmiyor ya da yuvarlak değil; tekne arkadan gelen dalgayı yarmak yerine dalganın çehresine biniyor. Pupaya doğru yükselen her iri dalgada *Andrea Gail* bir yana vira ediyor ve Billy'nin kapaklanmayı önlemek için dümenle mücadele etmesi gerekiyor. Kapaklanma, tekne dalgalara bordasını çevirip diğer tarafa yuvarlandığında gerçekleşiyor. Tam yüklü çelik tekneler kapaklanmaları atlatamıyorlar; alt su basımı sonucu batıyorlar.

Şayet Billy halen hava şartlarının hakimiyeti altında yol alıyorsa, neredeyse hiç aralıksız pupasına dalga yiyor ve bir ambar kapağının ya da su sızdırmaz bir kapının gevşeyip yarılma riskini taşıyor. Üstelik dalgaların devri son derecede kısa; yaklaşık her on beş saniyede bir gelmek yerine artık her sekiz-dokuz saniyede bir geliyorlar. Devir kısaldıkça dalgaların yüzleri sarplaşıyor

ve kırılma ihtimalleri o derece artıyor; kırılan on dört metrelik bir dalga iki katı iriliğindeki ölü bir dalgadan çok daha tahrip edicidir. 44139 numaralı şamandıraya göre 23 Ekim'deki maksimum dalga yükseklikleri ile saat ondaki son derece kısa aralıklar tamamen örtüşüyor. Bu, *Andrea Gail* boyutlarındaki bir teknenin uzun süre dayanamayacağı bir bileşim. Şüphesiz saat ona kadar –daha erken değilse bile asla ondan sonraya kalmayacak şekilde– Billy teknesini dalgalara çevirmeye karar vermiş olmalı.

Bir kaptanın ense kökündeki tüyleri diken diken edecek bir manevra varsa, o da ancak geniş dalgalarda yapılanıdır. Tekne yarım dakikalığına, ki bu devrilmek için yeterince uzun bir süre, dalgalara bordasını çevirir –kemere duruşu.Uçak gemileri dahi dalgalı bir denizde kemere duruşundayken tehlike altındadırlar. Billy fırtınanın böylesi geç bir safhasından çıkmaya gayret ediyorsa, güvertenin boş olduğundan emin olduktan sonra motora dönüş manevrası için tam yol verecektir. *Andrea Gail* yana yatacak, Billy üstlerine neyin hücum ettiğini seçmek için pencereden dışarı bakacaktır. Şansı yaver giderse dalgaların arasında sakin bir gedik bulacak ve mürettebat hiçbir sorunla karşılaşmadan fırtınayı atlatacaktır.

Gerçi Billy şimdiye kadar düzinelerce fırtına görmüştü ve bu hanımefendi ile akşamın ilk saatlerinde karşılaşmıştı, belki de Barrie'yle konuşmadan bile önce. Ne olursa olsun bu önemli bir an; demek ki eve doğru yol almayı bırakarak sadece kurtulmaya çabalıyorlar. Bir anlamda Billy artık dümende değil, tekneyi şartlar idare ediyor ve onun tüm yapabileceği tepki

göstermek. Tehlike daralan bir seçenekler dizisi olarak görülürse, Billy Tyne'ın seçenekleri son noktaya ulaştı şu an. Bir hafta önce, dönüş yolculuğuna daha erken başlama şansı vardı. Bir gün önce, Johnston gibi kuzeye kaçabilirdi. Bir saat önce, civarda diğer tekneler olup olmadığını anlamak için telsizini kullanabilirdi. Oysa şimdi elektriksel parazit VHF'yi hemen hemen işlevsiz bırakmış durumda, basit yan bant ise sadece uzun menzilde çalışıyor. Bu hatalar geleceği görme yetersizliği olarak nitelendirilemez. Kimse, hatta Hava Durumu İdaresi bile bir fırtınanın neler yapacağını tam olarak bilemez.

Elbette patlayan havaya doğru ilerlemenin belli sa-

kıncaları vardır. Pencereler kırılan dalgaların hışmına maruzdur, tekne daha fazla yakıt harcar, ayrıca pruva rüzgârı yakalayarak tekneyi kolaylıkla rüzgâr altına sürükleyebilir. *Andrea Gail*'in yüksek pruvası yüzünden Billy sadece rotada kalmaya çalışırken bile dümende aşırı derecede zorlanacaktır. Billy'nin dümen başında dikildiğini, dümen dolabını bir cüruf biriketini taşıma pozisyonu ve kuvvetiyle sımsıkı kavradığını görür gibi oluyor insan. Karman çorman bir deniz, su dağları yaklaşıyor, uzaklaşıyor, her doğrultudan çıkarak üst üste yığılıyorlar. Bir teknenin hareketi belirli bir anda üzerine etki eden her kuvvetin anlık birleşimi olarak düşünülebilir, ancak fırtına ortasındaki bir teknenin hareketi neredeyse şeması çıkarılamayacak kadar nizamsızdır. Billy sadece pruvasını dalgaların en şiddetli olduğu yöne karşı tutacak ve olağanüstü bir dalga tarafından kör edilmemeyi ümit edecekti.

Billy'nin içinde olduğu tehlikenin derecesi, yüz elli

deniz mili kadar doğuda bulunan *Contship Holland*'ın dayanmaya çalıştığı dayaktan tahmin edilebilir. *Holland* büyük bir gemi –163 metre ve 10.000 ton– ve güvertesinde yaklaşık yedi yüz adet kara/deniz konteyneri taşıyabiliyor. *Andrea Gail*'i rahatlıkla kargo olarak alabilir. Aşağıdakiler bilgilerin günlük olarak girildiği seyir defterinden; 29-30 Ekim:

04.00 – Gemi ard arda gelen çok yüksek dalgalar içinde güçlükle ilerliyor.

12.00 – Gemi çok yüksek fırtına dalgalarında çalkanarak yol alıyor (kasırga darbeleri), güverteyle güverte kargosu üzerinde su. Gemi epey zorlanıyor, yolculuk kısaltıldı.

02.00 – Dümen kötü havaya bağlı rota idaresinde. Gemi artık dümen dinlemiyor, oldukça zorlanıyor ve şiddetli yalpalar yapıyor.

04.00 – Bölme 6'daki konteynerler kayıp.

Başka bir deyişle Billy, 10.000 tonluk bir konteyner gemisini rota terkine zorlamış ve mürettebatın hayatlarını sadece dümen idaresine bırakmış bir fırtınayı atlatmaya uğraşıyor. Bir sonraki Yüksek Dalgalar raporu gece 11.00'de geliyor; Tommy Barrie, Billy'nin aramasını beklerken bu konuyu derin derin düşünüyor. Fırtına'nın yalnızca Kuyruk bölümünün batısını vurması bekleniyor, 42 ve 55 derece civarları, fakat Hava Durumu İdaresi daima her şeyi bilemez ki. 42 ve 55 Billy'nin yalnızca doksan deniz mili kadar güneydoğusunda, dolayısıyla Billy yerel koşullar için hava durumu radyosundan çok daha güvenilir bir kaynak. Barrie,

Allison'ın o gece az takım atmakla durumu geçiştirmesinin mümkün olduğunu düşünüyor. İki parça halinde muhtemelen yedi millik misina. Barrie'ninki ana filo içinde en batıda bulunan tekne, yani yolda her ne varsa ilk olarak onu vuracak, ama her şeyden önce Billy Tyne'ı vuracak. Barrie bekliyor, yirmi dakika, otuz dakika, fakat Billy aramıyor. Bu o kadar da kötü değil –Barrie'nin dediği gibi, hepimiz kocaman adamlarız; kendimize göz kulak olabiliriz. Belki de Billy'nin işi başından aşkındır ya da biraz kestirmek için aşağıya inmiştir ya da belki de tamamen unutmuştur.

Sonunda gece yarısı gibi Barrie kendisi Billy'yi telsizle arıyor. Fakat bağlantı kuramıyor, ki bu çok daha ciddi bir durum. Anlamı *Andrea Gail*'in batmış veya antenlerini yitirmiş demek, ya da teknede öyle bir hengâme var ki, kimse telsize ulaşamıyor. Barrie'nin tahmini antenler –dümen köşkünün gerisindeki bir çelik direğe civatalılar; yüksekte olmalarına rağmen kolaylıkla kırılabilirler. Çoğu kılıç teknesinin bir anda antenlerini kaybettiği zamanlar olmuştur ve hava sakinleşene kadar bu konuda yapılabilecek pek bir şey yoktur. Rüzgârın 12 şiddetinde olduğu şartlarda güverte üzerinde kazasız belasız yürümek bile imkânsızken, direğin tepesinde geçen bir yolculuğu düşünün artık.

Antenlerini kaybetmek *Andrea Gail*'i ciddi anlamda etkileyecekti: GPS'lerini, telsizlerini, hava durumu fakslarını ve loranlarını kaybetmeleriyle aynı kapıya çıkacaktı. Ayrıca antenlerini söküp alan bir dalga, onları pekâlâ radarlarından, seyir fenerlerinden ve projektörlerinden mahrum etmiş olabilirdi. Billy yalnızca nerede olduğunu bilmemekle kalmayacak, kimseyle

iletişim kuramayacak ve bölgedeki diğer tekneleri fark edemeyecekti; kısacası on dokuzuncu yüzyıla geri dönecekti. Bu noktada *Andrea Gail*'i azgın dalgalar üzerinde tutmak ve pencerelerin patlamamasını ummaktan başka elinden pek bir şey gelemezdi. Pencereler bir santim kalınlığında Lexan, ama onların da bir dayanma sınırı var; *Contship Holland* güvertesine kara/deniz konteynerlerini sardalya konservesi gibi soyup açan deniz seviyesinden on üç metre yükseklikte dalgalar almıştı. *Andrea Gail*'in kaptan köşkünün yüksekliği ise bunun sadece yarısı kadardır.

Gece yarısı gibi tuhaf bir şeyler oluyor: Sable Adası fırtınası biraz yatışıyor. Rüzgârın hızı bir iki deniz mili düşüyor ve azami dalga yüksekliği üç metre kadar azalıyor. Dalga devir süreleri de uzuyor, bu daha az kırılan dalga demek; *Andrea Gail* su setlerini kıra kıra ilerlemek yerine, her dalganın tepesine kadar yükselerek arka tarafından aşağıya iniyor. On üç metrelik bir dalganın açılı yüzü on sekiz - yirmi metre ediyor, hemen hemen teknenin boyu kadar. Aşırı büyük dalgalarda *Andrea Gail*'in pruvası halen tepeye tırmanırken pupası iki dalga arasındaki çukurda kalıyor.

Geçici dinginlik –pek dinginlik sayılmasa da– gece bire kadar sürüyor. Tam o anda alçak basınç merkezi *Andrea Gail*'in tam üzerindedir. Alçak basıncın, kudurmuş rüzgârları ve son derece sıkı basınç eğimleriyle bir kasırganınkine benzer bir göz geliştirmesi gayet mümkün. İki gün sonra uydu fotoğraflarından da görüleceği üzere bulutlar suyun bir akaç boyunca süzülmesi gibi gözün merkezine doğru döne döne ilerliyorlar. Dondurucu kuru hava, alçak basıncın çevresini bir buçuk kez sardıktan sonra merkezi oluşturur –sistemin ne kadar

hızlı döndüğünün bir göstergesi. 28 Ekim'de merkez o kadar da belirgin değildir, fakat bu belirsizlik şartları yalnızca bir parça köreltmeye yarayabilir. Yine de cezanın tecili fazla uzun sürmüyor; iki saat içinde dalgalar, tekrar yirmi metreye çıkıyor. Yirmi metrelik bir dalganın açılı yüzü otuz metrenin üzerine çıkar. Deniz şimdiye kadar yeryüzünde tek tük insanın şahit olduğu, ama teknedeki hiç kimsenin görmediği bir hal alıyor.

Nihayet *Contship Holland* topallaya topallaya üç-dört gün sonra limana girdiğinde, kaptanlarından biri karaya adımını atmış ve bir daha asla başka bir gemiye ayak basmayacağına yemin etmişti. *Contship Holland* bordasından 36 kara/deniz konteyneri yitirmişti,

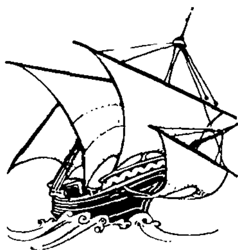
geminin ortakları, davalarda kendilerini savunmaya yardımcı olması için derhal Amerikalı bir meteoroloji danışmanı tuttu. "Fırtına deniz nakliyatında ve Nova Scotia ile Florida arasındaki sahil tesislerinde geniş ölçüde tahribata yol açtı," diye yazdı *Weathernews New York*'tan Bob Raguso. "Amerikalı bilim adamları tarafından olağanüstü bir poyraz olarak nitelendirildi ve 1899-1991 arasındaki en şiddetli beş fırtınadan biri sayıldı. Dalga boyları ölçümler veya hesaplamalarla ulaşılan en yüksek değerlere denk düşüyordu. Bazı bilim adamları bunu yüzyılın fırtınası olarak adlandırdılar."

Andrea Gail bu fırtınanın merkezinin altında ve hemen hemen Sable Adası sığlıklarının tam tepesinde bulunuyor. Antenlerini yitirmiş olması çok muhtemel, aksi takdirde Billy telsizle Tommy Barrie'yi arayarak durumun kötü olduğunu –ve o gece kesinlikle takım atmamasını söylerdi. Ancak öte yandan, deniz şartlarının Billy'nin teknesini akşamın o denli erken bir saatinde batırmış olması epey şüpheli bir durum; on yedi met-

relik *Fair Wind* rüzgârın hızı yüz deniz miline ve dalgalar yirmi bir metreye çıkana kadar fiskelenmemişti. Daha olası bir senaryoya göre, Billy hava koşullarındaki saat on gediğinden geçmeyi başarıyor fakat adam akıllı bir dayak yiyor –pencereler patlamış, elektronik sistemler bozulmuş ve tayfa dehşet içinde.

İlk defa geri dönüşü olmayan bir şekilde, tamamen yapayalnızlar.

ATLANTİK MEZARLIĞI



El Dorado sefer heyeti birkaç gün içinde,
denizin bir dalgıcı örtmesi gibi
üzerilerine kapanacak olan sabırlı çöle girdi.
Uzun zaman sonra tüm eşeklerin öldüğü haberi geldi.

–*Joseph Conrad,* Karanlığın Yüreği

ALBERT JOHNSTON:

Durumun gerçekten ne kadar kötüleşeceğini ilk öğrenen ben oldum. Halifax yirmi metrelik dalgalar olduğunu duyurdu ve haberi alır almaz hapı yuttuğumuzu düşündük. Karaya ulaşacak zamanımız yoktu, bu yüzden bulabildiğimiz en soğuk sulara girmeye çabaladık. Su soğudukça yoğunluğu artar ve dalgalar o kadar iri olmaz. Ayrıca bir poyraz-karayel yakalayacağımızdan emindim. Mümkün olduğunca fazla yol almayı istiyordum, çünkü Gulf Stream aşağı güneyde kalıyordu ve sıcak suyla hızlı akıntının olduğu yer de orasıydı.

Bu haltın ön ucu boyunca korkunç derecede parazit vardı, öyle ki telsizden hiçbir şey duyamıyordunuz. Ben dümen köşkündeydim, işler bu denli kötüleştiğinde genellikle oraya çıkarım zaten. Hava bir parça yatışır gibi olursa ve biraz uyku çalabilirsem uyurum. Tayfa ise bitap vaziyette video izler. Herkes bunun şimdiye kadar atlattıkları en berbat fırtına olduğunu kabul etti –bunu dalgaların büyüklüğünden, teknenin hareketinden, uğultudan ve çarpmanın etkisinden çı-

kartabiliyordunuz. Daima öyle bir an gelir ki, okyanusun ortasında olduğunuzun bilincine varırsınız ve bir şeyler yanlış gidecek olursa son yakın demektir. Öyle çok kötü hava görüp geçirirsiniz ki bir bakıma bu sizde alışkanlık yapar. Fakat sonra *gerçekten* kötü bir havayla karşılaşırsınız. Üstelik buna alışamazsınız.

Gemi raporlarına göre otuz metrelik dalgalar varmış. Sanırım –geçmişe baktığımda tüm kalbimle diyebilirim ki– Amerikan kılıçbalığı filosunun tamamı o şeyin merkezine hapsolmuş olsaydı, herkes dibi boylardı. Biz sadece on beş metrelik dalgalar gördük, o da en büyüğü. Karanlık çökmeye başlayana kadar içine doğru sokulduk, ardından geri dönerek beraberinde yol aldık. Karanlık bastığında o kudurmuş dalgaları göremezsiniz, ne darmadağın olmayı istersiniz, ne de dümen köşkünüzün parçalanmasını. Teknenin hızını dalgalarla eşzamanlı olacak şekilde ayarlardık; dalgalar çok hızlı olursa sörf yapmaya başlardık, çok yavaş olursa dalgalar teknenin tepesine çöreklenirdi. Tekne ağırdı ve balıkla yüklüydü; oldukça dengeliydi yani. Aşırı nemli bir gezinti için tamamen hazırdı.

JOHNSTON son takımını toplamayı ayın 28'inde akşama doğru bitirmişti: On dokuz kılıçbalığı, yirmi kocagöz, yirmi iki sarıkanat ve iki mako. Hiç vakit kaybetmeden kuzeye doğru yol almaya başladı ve sabaha karşı Sığlık'ın Kuyruk bölümüne ulaşmak üzereydi, rüzgâr poyrazdan 100 deniz mili şiddetinde esiyordu, dalgalar üç ila dokuz metre yüksekliktaydi. Oysa birkaç yüz deniz mili batıda hava koşulları çığırından çıkmıştı. Bofor Rüzgâr Cetveli'ne göre 12 kuvvetindeki bir fırtınanın tarifi, saatte 63,5 deniz mili hızla esen

rüzgâr ve on dört metrelik dalgalardır. Sable Adası'nın güneyindeki 44137 numaralı veri şamandırasının okuduğuna göre dalgalar ayın 29'unda öğleden sonra 23 metreye ulaşıyor ve sonraki on yedi saat boyunca bu seviyede kalıyor. İstatistiksel olarak anlamlı dalga yüksekliği –en yüksek üç değerin ortalaması, HSig olarak da bilinir– on beş metreyi buluyor. Otuz metrelik ilk dalga, grafiği akşam tam sekizde mıhlıyor, ikincisiyse gece yarısında perçinleniyor. Sonraki iki saat boyunca azami dalga yüksekliği otuz metre ve rüzgâr hızı saatte yetmiş deniz milinde kalıyor. Ancak dalgalar muhtemelen veri şamandırasının ölçümlerini engelliyor ve rüzgâr aslında 100 deniz mili hızla esiyor. Saatte yetmiş deniz mili hızla esen rüzgâr, balıkları doğrudan yem fıçılarının çekebilir. Otuz metrelik dalgalar bilgisayar tasarımlarının çıkardığı en uç değerlerin bile yüzde elli fazlası demek. Bunlar şimdiye dek Scotian Sığlığı'nda kaydedilen en devasa dalgalar. Dahası dünya üzerindeki herhangi bir yerde ölçülen en yüksek değerler arasında yer alıyorlar.

Bilim adamları dalgaların işleyişini anlasalar da, *devasa* olanların nasıl hareket ettiğini tam olarak bilemiyorlar. Diğer bir deyişle, açık denizde kendilerini meydana getiren kuvvetleri dahi aşan azgın dalgalar var. Aslında somut olarak düşünülürse dalga yüksekliği, rüzgârın ne kadar sert, ne kadar uzun estiğinin ve ne kadar manevra sahası olduğunun bir getirisidir –bilinen tabirleriyle, "hız, süre ve hareket alanı." Yaklaşık on saat sonra Michigan Gölü üzerinde 12 kuvvetindeki rüzgâr on bir metrelik dalgalar üretecek, fakat dalgalar daha fazla büyüyemeyecek çünkü hareket alanı –açık

su miktarı– yeterince geniş değil. Dalgalar artık "tamamen gelişmiş dalga seviyesi" denen duruma ulaşmıştır. Her rüzgâr hızının tamamen gelişmiş bir dalga seviyesine ulaşması için minimum hareket alanı ve süresi vardır; 12 kuvvetindeki rüzgârdan kaynaklanan dalgalar üç-dört gün içinde tam potansiyellerine ulaşırlar. Dokuz yüz deniz millik bir okyanus yüzeyinde altmış saat süreyle soluyan bir boranın ürettiği istatistiksel olarak anlamlı dalga yüksekliği otuz metre olacaktır; azami dalga yüksekliği ise bunun iki katından fazladır. Bu boydaki dalgalar şimdiye kadar asla kaydedilmemiş, ama orada bir yerlerde sinsice bekliyor olmalılar. Onları ölçmeye kalkışacak bir konumdaki her şeyi par-

çalayacakları ise su götürmez bir gerçek.

Ne denli iri olursa olsun, her dalga ilk başta suyun yüzeyindeki pürüzlü noktalar –kedi pençeleri– olarak belirir. Kedi pençelerinin içi kılcal dalgalar denen baklava şeklindeki dalgacıklarla doludur; bunlar suyun yüzey geriliminden daha zayıftırlar ve rüzgâr kesilir kesilmez gözden kaybolurlar. Kılcal dalgalar çarşaf gibi olması gereken deniz üzerinde rüzgâra pürüzlü dayanaklar sağlar, altı deniz milini aşan rüzgârlar çıktığında ise asıl dalgalar yapılanmaya başlar. Rüzgâr sertleştikçe dalgalar büyür ve böylelikle dalgaların rüzgâr "tutma" yetileri de artar. Dalga yüksekliğinin rüzgâr hızıyla üslü olarak arttığı bir geri besleme döngüsüdür bu.

Böyle dalgalar rüzgâr tarafından çoğaltılırlar ama rüzgâra tabi değildirler; rüzgâr kesilse bile dalgalar önlerindeki su çukurlarına akarak yayılmayı sürdürürler. Bu tür dalgalara yerçekimi dalgaları veya ölü dal-

galar denir; enine kesit alınırsa bunlar yüzey boyunca neredeyse hiç enerji kaybetmeden dalgalanan simetrik sinüs eğrileridir. Su yüzeyinde salınan bir şişe mantarı, altından bir ölü dalga geçince yana doğru değil de yukarı aşağı hareket etmeye başlar. Ölü dalgalar ne kadar yüksekse tepeler arasındaki mesafe ve hızları da o denli fazla olur. Güney kutbu kaynaklı fırtınaların ürettiği dalgaların tepe noktaları arasındaki mesafe bin metreye ve hızları saatte yirmi beş – otuz deniz miline ulaşır; bunlar on iki metrelik kırılan dalgalar olarak Hawaii adalarını döver.

Maalesef denizciler için, bir fırtınanın içindeki toplam dalga enerjisi rüzgârın hızıyla doğrusal olarak değil de dördüncü kuvvetinden artar. Kırk deniz mili hızla
esen rüzgârın oluşturduğu dalgalar, yirmi deniz millik rüzgârın çıkardığı dalgalardan iki kat değil, on altı kat daha hiddetlidir. Yelölçerin on deniz miline tırmandığını gören bir gemi tayfası, kendi idam hükümlerinin verilişine de tanıklık ediyor olabilir. Üstelik kuvvetli rüzgâr genellikle dalga tepeleri arasındaki mesafeyi kısaltır ve çehrelerini sarplaştırır. Dalgalar artık simetrik sinüs eğrileri olmaktan ziyade, deniz seviyesinin altına inen en dip noktalarından daha da uzaklaşarak, yukarıya çıkan sivri tepeler halini almıştır. Eğer dalga yüksekliği tepeler arasındaki mesafenin –dalga uzunluğunun– yedide birinden daha fazla olursa, dalga kendini desteklemeyecek kadar dikleşerek kırılmaya başlar. Sığ sularda dalgalar kırılır, çünkü sualtı türbülansı dalga uzunluğunu kısaltarak ve yüksekliğin uzunluğa olan oranını değiştirerek dip boyunca uzayıp gider ve dalganın hızını keser. Açık denizde ise tam tersi ger-

çekleşir: Rüzgâr dalgaları o kadar hızlı takviye eder ki, tepeler arasındaki mesafe buna yetişemez ve dalgalar kendi kütleleri altında çökerler. Artık sıfıra yakın enerji kaybıyla yayılmak yerine, kırılan dalga birden büyük miktarlarda su taşır hale gelmiştir. Artık varını yoğunu kullanarak tüm potansiyel ve kinetik enerjisini su çıkarımına dönüştürüyordur.

Genel bir akışkan dinamiği yasasına göre sudaki bir cisim, suyun içinde kapladığı alanda bulunması gereken suyun hareket edeceği gibi davranır. Konu kırılan dalganın içindeki tekne olunca, bu tekne kıvrımın fiilen bir parçası olacaktır. Ya bir oraya bir buraya çalınacak

ya da sırtüstü itilerek parçalara ayrılacaktır. Kırılan dalga içinde metrekareye altmış ton anlık basınç düştüğü ölçülmüştür. Örneğin kırılan dalgalar 2.700 tonluk bir dalgakıranı *kütle halinde* kaldırarak İskoçya'daki Wick limanının içine bırakıvermiş. Aynı dalgalar Shetland Adaları'ndaki Unst Feneri'nde deniz seviyesinden 60 metre yükseklikte bulunan bir çelik kapıyı patlatarak açmış. Dahası Oregon, Tillamook Rock'ta yarım tonluk yekpare bir kayayı 23 metre yukarı kaldırmış.

Ortalama dalga yüksekliğinin yavaş yavaş arttığına ve yirmi beş ila otuz metrelik azgın dalgaların giderek sıklaştığına dair bazı kanıtlar var. New England kıyılarındaki dalga yükseklikleri son yirmi-otuz yıla göre ortalama yüzde yirmi beş artmış durumda; gelecek yarım yüzyıldaki azami dalga yüksekliği altı metre yükselecek demektir. Bunun bir nedeni çevre yasalarının sıkılaşması olabilir, zira bu uygulamalar tankerlerden okyanusa dökülen petrol ve yağ miktarını önemli öl-

çüde azalttı. Petrol, yağ gibi sıvılar su yüzeyine kalın bir tabaka halinde yayılıyor ve kılcal dalgaların oluşmasını engelliyor, sonuç olarak rüzgâr su üzerinde tutunacak bir dal bulamıyor. Planktonlar da aynı etkiyi yapan kimyasal bir madde salgılıyorlar, oysa Kuzey Atlantik'teki plankton seviyesi çarpıcı oranda düşmüş durumda. Bir diğer açıklamaya göre ise son zamanlardaki ısınma eğilimi –bazı çevrelerin sera etkisi diye nitelendirdiği şey– fırtınaları daha sık ve sert hale getirdi. Örneğin dalgalar Newfoundland'de onlarca yıldır zarar görmemiş rıhtım ve binaları harap etti.

Neticede, tekne ve gemilerin yüzleştikleri gerilim günden güne artıyor. Standart uygulamaya göre gemiler, 25-yıl gerilimi denen şeye –geminin 25 yıl içinde karşılaşacağı en çetin koşullara– dayanacak şekilde inşa ediliyor. *Queen Mary*'nin denizden yirmi yedi metre yukarıdaki dümen köşkünü basan dalga, geminin 25-yıl gerilimi hemen hemen geçmiş olmalı. Kuzey Denizi petrol platformları, güvertelerinin altına 35 metrelik bir dalgayı alacak biçimde inşa ediliyorlar, ki hesaplara göre bu, yüzyıl gerilimi demek. Fakat 25-yıl gerilimi gelecek yıl ya da gelecek hafta neler olacağına dair hiçbir garanti vermeyen, yalnızca istatistiki bir kavramdır. Bir gemi düzinelerce 25-yıllık-dalgalarla bir ay içinde de karşılayabilir yahut ömründe hiç karşılaşmayabilir. Gemi mühendisleri sadece geminin ömründe karşılaşması muhtemel olan gerilim düzeylerini hesaba katar, ardından en iyisini umarlar. Her tekneyi yüz yıllık şartlara uygun olarak yapmak, ekonomik ve yapısal açıdan akıllıca değildir.

Öyleyse gemi ve tekneler gerilim sınırlarını aşan dalgalarla kaçınılmaz olarak karşılaşırlar. Gemi mühendisliğinin yavan terminolojisinde bunlara "uzlaşmaz dalgalar" denir. Gemicilerse bunları "azgın dalgalar" veya "olağanüstü dalgalar" diye anarlar. Tipik olarak bu dalgalar çok diktir ve önlerinde aynı derecede dik bir oluk bulunur –kimi tanıkların tasviriyle "okyanusta bir delik." Gemiler pruvalarını yeterince çabuk kaldıramazlar ve sonuçta arkadan gelen dalga bellerini kırıverir. Denizcilik tarihi bu tür karşılaşmalarla doludur. Sör Ernest Shackleton, Güney Buz Denizi'ni üstü açık bir cankurtaran sandalıyla geçmek zorunda kaldığında öyle kocaman bir dalgayla karşılaşmış ki, dalganın

köpüren tacını ayın aydınlattığı bir bulut zannetmiş. Dalga sandalın üzerinde patlamadan önce avazı çıktığı kadar, "Sıkı tutunun çocuklar, bizi yakaladı!" diye bağırabilmiş sadece. Mucize eseri batmamışlar. 1883 Şubat'ında *Glamorgan* isimli 100 metrelik buharlı gemi, dev gibi bir dalga tarafından baştan aşağı süpürülmüş ve dümen köşkü güverteden adeta yırtılıp alınmış; geminin tüm görevlileri de beraberinde yitip gitmiş. 1966 senesinde 775 yolcu taşıyan İtalyan bandıralı 44.000 tonluk *Michelangelo* buharlı gemisi, görünürde dalgasız olan denizde tek bir muazzam dalgayla karşılaşmış. Pruvası bir oluğa düşmüş ve dalga pruvayı kırarak çökertmiş, sular dümen köşkünü basmış, bir mürettebat üyesiyle iki yolcuyu öldürmüş. 1976 yılında petrol tankeri *Cretan Star* telsizle şunu geçmiş: "... gemi, güverteyi seller altında bırakan koca bir dalga yedi..." ve kendisinden bir daha asla haber alınamamış. Akıbetinin tek belirtisi Bombay açıklarına yayılmış üç deniz millik petrol tabakasıymış.

Güney Afrika'nın Durban'la Güney Londra arasında kalan "vahşi sahili," bu canavarların nicesine ev sahipliği yapmaktadır. Dört deniz mili hızla devinen Agulhas Akıntısı kıyıdan birkaç deniz mili açıktaki kıta sahanlığı boyunca ilerler ve Antartika boralarından ulaşan ölü dalgaları bozuma uğratır. Akıntı ölü dalgaları sarplaştırıp daha tehlikeli hale getirir ve dalga uzunluklarını kısaltır, ardından ölü dalgaların bir plaja yönelmeleri gibi onları hızlı suya yöneltir. Dalga enerjisi akıntının merkezinde yoğunlaşır ve bedava yol almak için orada bulunan gemilerin canına okur. 1973 yılında 12.000 tonluk kargo gemisi *Bencruachan*, Durban açıklarında heybetli bir dalgayla çatırdamış ve güç bela su üzerinde yüzdürülerek römorkörle limana çekilmişti. Bu olayın iki-üç hafta ardından 12.000 tonluk *Neptune Sapphire* daha ilk seferini yaparken aynı bölgede olağanüstü bir dalgayla yüzleşerek ikiye bölünmüştü. Mürettebat pupa üzerinden helikopterle kurtarılmıştı. 1974'te 132.000 tonluk Norveç tankeri *Wilstar* koca bir dalga oluğuna girmişti. ("Geminin önünde deniz falan yoktu, sadece koskocaman bir delik vardı," diye anlatıyordu bir mürettebat üyesi.) ve ardından pruvasına aynı büyüklükte bir dalga almıştı. Çarpmanın etkisiyle iki buçuk santim kalınlığındaki çelik levha, sac gibi buruşmuştu ve demiryolu rayı enindeki I-putrelleri birbirine düğümlenmişti. Pruva haznesi tamamen yırtılmıştı.

Bugüne kadar görülen en azgın dalga ise, 145 metrelik donanma tankeri *Ramapo* 1933'teki bir Pasifik borası sırasında Manila'dan San Diego'ya doğru seyrederken, kayıtlardaki yerini aldı. Gemi aralıksız bir hafta boyunca 68 deniz mili kuvvetinde esen geniş bir

alçak basınç sisteminin içindeydi ve sistem tamamen gelişmiş dalga seviyesine ulaştığında, *Ramapo*'nun, pupasına dalga yemekten başka seçeneği kalmamıştı. (Günümüz tankerlerinin tersine *Ramapo*'nun dümen köşkü gemi ortasının biraz önündeydi.) 7 Şubat sabahının erken saatlerinde nöbetçi subay, pupaya doğru şöyle bir göz attığında, bir olağanüstü dalganın köprünün geri yukarısında bulunan çanaklıkla bir hizaya geldiğini ve arkasından sinsi sinsi yükselmekte olduğunu gördü. Basit geometrinin sonradan açığa çıkardığına göre dalga, 34 metre yüksekliğindeydi.

Böylesi azgın dalgaların, birçok olağan dalganın "kademeli" olarak toplanarak son derece dengesiz su yığınları haline gelmesiyle oluştuğu varsayılır. Diğerleri ise önceki fırtınalardan çıkan uzun mesafeli ölü dalgaların üzerini kaplayan dalgalardır. Bu tür enerji birikimleri üçlü gruplar halinde –"üç kız kardeş" diye tabir edilen bir fenomen– gezinebilirler ve radardan izlenebilecek kadar iridirler. Bu üç kız kardeşin Atlas Okyanusu'nu geçerek Fransa kıyıları açıklarındaki 100-kulaç kıvrımı boyunca dizilmeye başladıkları dahi olmuştur. Yüz kulaç yüz seksen iki metre eder, demek ki bu olağanüstü dalgalar kıta sahanlığı üzerinde sanki bir sahil hattı sığlığında kırılırmış gibi kırılıyorlar. Çoğu insanın bu türden dalgalarla tanışması ölümle neticelenir, yani bu konuda birinci el anlatımlar duymak oldukça zor, fakat imkânsız değil. Beryl Smeeton adındaki İngiliz kadın 1960'lı yıllarda kocasıyla birlikte Horn Burnu'nu dönerken arkasını dönüp de baktığında, giderek toplanan bir dalganın gözünün alabildiği yere kadar düz bir hat şeklinde yayılmış oldu-

ğunu görmüş. "Ufkun tamamı kocaman gri bir duvarla örülmüştü," diye yazmış günlüğüne. "Kıvrılan tepesi yoktu, yalnızca tüm sırt boyunca uzanan ince beyaz bir çizgi, çehresi normal bir dalganın meyilli çehresine hiç mi hiç benzemiyordu. Bu, tamamıyla dikey bir yüzeyi olan bir su duvarıydı, aşağıya beyaz dalgacıklar akıyordu, tıpkı bir çağlayan gibi."

Dalga 14 metrelik tekneyi bir uçtan bir uca dövmüş, Smeeton'un kolan takımını koparmış ve onu tekneden alaşağı etmiş.

Tommy Barrie'nin de Georges Sığlığı yakınlarında benzer bir deneyimi olmuştu. Fırtınada rüzgâra başını vermiş beklerken bir dalga pencereleri içeri doğru pat-
lattı ve onu hiçliğe tokatladı. "O 'buum' sesinin ardından Lexan pencere yerinde yoktu," diye anlatıyor Barrie. "Pencere kavramaya çarptı ve kavrama kolu bir anda sıkıştı, tekneye yol veremedik. Yandan aldığımız dalgalarla biraz yana yattık, her yerde süprüntüler uçuşuyordu –o teknede daha önce yeri asla değişmemiş şeyler etrafa saçılmıştı. Dalga, can salını yuvasından söktü ve ön ambar kapağını çekip aldı. Mandallıydı, ama o kadar çok su gelmişti ki kapağın buna dayanması imkânsızdı. Derhal yukarı çıkarak telsizle *Miss Millie*'yi aradım: 'Larry kâbus gibi bir dalga yedik, alesta dur, ben buradayım.' Tekneyi dalga aşağı aldım ve yaklaşık on dakika sonra aynı dalga onu da vurdu. Kuşu sudan çıktı ve kuru tekne kısmı epey içeri göçtü."

Şayet bir dalga Billy'nin pencerelerini çekip çıkarıyorsa, bu muhtemelen Smeeton ya da Barrie'nin deneyimlerindeki dalganın bir benzeridir –büyük, yalçın

ve beklenmedik. Şu korkunç sahneyi hayalinizde canlandırın bir kere: Dümen köşkünde diz boyu su, adamlar kamara iskelesine tırmanma uğraşında, uçan pencereden içeri rüzgâr çığlıkları akıyor. İçeriye yeterince su girerse, pekâla makine dairesine de inerek elektrik donanımını sırılsıklam edebilir ve elektrik şarjını çekebilir. Teknenin her yeri elektrikle yüklenir; suya her kim dokunursa elektrikli sandalyeye oturmuşa döner. Pencerelerini yitiren bir tekne birkaç dakika içinde bile suyla dolmaya başlayabilir, bu yüzden iki adam bellerine emniyet halatları bağlayarak teknedeki kontrplak tabakalarıyla birlikte sürüne sürüne balina sırtı güverteye çıkar. "Kontrplak kontrata yelkeni işlevi görür,

o lanet olası şeyi artık makinasız, elle kullanmak durumundasınızdır," diyor Charlie Reed. "Berbat bir düşünce, birinin o havada dışarıda olması. Birinin bordadan denize düşmesi, bir kaptanın en büyük korkusudur."

Fırtına esnasında bir parça marangozluk yapmak için balina sırtı güverteye çıkmaya cüret etmekten daha tehlikeli bir iş bulmak epey zordur. Karada yüz deniz mili hızla esen bir rüzgâr insanları yerlerde süründürürken, denizde sizi dümdüz eder. Güverte sular altında, tekne yalpalıyor, dalga serpintisi vücudunuza şarapnel misali çarpıyor. Dalga oluklarının anlık dinginliğinde çalışıyor, dalga tepelerinde tekneden sökülmemek için var gücünüzle yere yapışıyorsunuz. Bir adam kontrplağı pencerede tutarken diğeri bir matkabı dümen köşkündeki deliklerle aynı hizaya getirerek delmeye başlıyor. Bir delik açıyor, arasından bir cıvata geçiriyor, sonra dümen köşkünde bulunan birisi somunu geçirirken, dışarıdaki adam kontrplak pencereye sımsıkı vidalanana

dek delip delip civatalamayı sürdürüyor. Bazı kaptanlar pencerenin su sızdırmaması için tahtayla çelik arasına bir parça iç lastik yerleştirmeyi ihmal etmiyorlar.

Bu her ne kadar bir intihar girişimi sayılsa da, pencerelerini yitiren tayfalar genellikle bir parça kontrplağı yukarı çıkarmayı başarırlar, bunu yapmak için teknenin dalgalara kıçını vermesi gerekse bile. Kontrplak iyice civatalandıktan sonra tayfa kovalarla dümen köşkündeki suyu boşaltmaya ve kamarayı eski haline sokmaya girişir. Belki içlerinden biri, sinyal alıp alamadığını anlamak için loranı veya telsizi kabloyla bir aküye bağlamayı deneyecektir. Billy, tekneyi dengeleme çabasıyla, bir depodan diğerine yakıt aktarıyor. Biri muhtemelen makine dairesiyle çalışma güvertesini kontrol ediyor –frengi delikleri suyu boşaltıyor mu? Kuşlar suda mı? Balık ambarının kapağı sağlamda mı?

Bu noktadan sonra pruvayı fırtınaya çevirerek, daha büyük başka dalgalar almamayı ümit etmek dışında yapabilecekleri pek bir şey yok. Şayet dalgalar pencerelerini götürmekte ısrarlı davranırsa, geri dönerek dalgayı arkalarına alabilirler, fakat bu bir dizi yeni sorun doğuracaktır. Birkaç hallice dalga onları tamamen gömebilir veya erzak ambarını su basabilir ya da depolardaki tortu üste çıkarak yakıt filtrelerini tıkayabilir. Teknenin yalpaları çok şiddetlenecek olursa tayfa durmadan filtreleri değiştirmek zorunda kalacaktır –filtreleri yerlerinden çıkar, biriken tortuyu suyla temizle, tekrardan yerlerine tak, defalarca, mümkün olduğunca hızlı bir şekilde. Aksi takdirde motor istop edecek ve tekne dalışa geçecektir.

Billy'nin şu buhranlı aşamada, eğer mümkün olsaydı, telsizle yardım istemesi kesinlikle kaçınılmazdı. Tüm yapması gereken 16. kanal veya 2182 kilohertzden "mayday" demek ve koordinatlarını vermekti. 16. kanalla 2182 kilohertz Sahil Koruma, ordu ve tüm okyanus seyirli gemilerce dinlenmektedir; deniz ticaret hukuku uyarınca mayday çağrısı alan bir deniz taşıtı mürettebatının hayatları tehlikeye girmeyecek konumdaysa derhal cevap vermek mecburiyetindedir. Sahil Koruma *Andrea Gail*'in yerini tayin etmesi ve çevresinde dolaşması için bir Aurora kurtarma uçağı yollayacaktır. Halifax dışındaki hava üssünde bir kurtarma yüzücüsüyle helikopter mürettebatı hazırda bekletilecektir. Kanada Sahil Koruma kotrası *Edward Cornwallis* muhtemelen 36 saat sürecek bir seyir için Halifax'tan çıkarak güneye doğru yol almaya başlayacaktır. Sable Adası açıklarındaki bir sondaj platformuna tesis edilmiş okyanus seyirli bir römorkör olan *Triumph C* de aynı şekilde denize açılacaktır. *Contship Holland, Zarah* ve muhtemelen *Mary T* hep birlikte Billy'nin bulunduğu noktaya ulaşmaya çalışacaklardır. Oraya vardıklarında Sahil Koruma kurtarma operasyonunun bittiğini bildirene kadar bulundukları konumu terk etmeleri mümkün olmayacaktır.

O halde Billy'nin telsizleri büyük ihtimalle devre dışı kalmış durumda. Sahil Koruma kesinlikle bir çağrı almıyor. Artık Billy'nin dış dünyayla tek bağlantısı dışarıda, balina sırtı güvertedeki plastik bir kılıfta duran EPIRB'si. Bu aygıt yaklaşık olarak bir bowling lobutu iriliğinde ve üzerinde "kapalı," "açık" ve "yüklü" konumlarına çevrilebilen yuvarlak bir devre anahtarı var.

EPIRB'ler daima "yüklü" konumunda tutulurlar, tekne batacak olursa suya duyarlı bir şalter, uydu aracılığıyla kıyıda dinlemede olan noktalara aktarılacak bir radyo sinyali göndermeye başlar. Sahil Koruma teknenin ismini, yerini ve bir şeylerin felaket derecesinde ters gittiğini anında öğrenir. Üstelik bir tekne tamamen batmadan önce telsizlerini yitirdiğinde, kaptan sadece yuvarlak devre anahtarını "açık" konumuna getirmek suretiyle de bir imdat sinyali gönderebilir. Bu telsiz mikrofonuna "mayday" diye bağırmaktan tamamen farksız bir uygulama.

Ancak Billy yine de bunu yapmıyor; anahtarı devreye sokmuyor. Bunun yalnızca tek bir açıklaması olabilir: Geride hiçbir şansları kalmayana kadar kurtulma şanslarından ümidini kesmemiş olması. Herhalde pencerelerini söküp alan cinsten bir dalganın onları tekrar vurmasının zor olduğunu –ya da vuruyorsa da, bunun üstesinden gelebileceklerini– düşünüyor olmalı. İstatistiki olarak saatte kırk deniz mili hızla esen bir rüzgâr, yaklaşık her altı dakikada bir, on ila on iki metrelik kırılan dalgalar üretir –pruva üzerinde yeşil, köşk üzerinde ak sular. Billy'nin her saat başı on beş metrelik kırılan dalga yeme ihtimali var. Pencereleri patlatan da böyle bir dalga olmalı. Ayrıca her 100 saatte bir, Billy bir uzlaşmaz bir dalgayla, çarpışma riskiyle karşı karşıya –tekneyi fındık kabuğu gibi oradan oraya çalabilecek yirmi bir metrelik kırılan bir dalga azmanı. Billy yüz saati dolmadan önce fırtınanın dineceğini düşünüyor olmalı; bunun başka açıklaması olamaz.

Batan bir teknedeki herkes farklı tepkilerde bulu-

nur. Bu durumdaki bir Gloucester teknesinde bulunan bir adam, tekne arkadaşları köstek halatları olmaksızın güvertede çalışırken, olduğu yere kıvrılarak ağlamaya başlamış örneğin. *Andrea Gail* tayfası, hepsi tecrübeli balıkçılar, muhtemelen diğer fırtınalarda olduğu gibi buna da omuz silkmeyi deniyordur –daha önce bunu atlattılar, yine yapabilirler, ayrıca en azından kusmuyorlar. Billy hiç kuşkusuz dümen başında, boğulma fikrini aklına getirmeyecek kadar sıkı çalışıyor. Ernie Hazard bunun kafasındaki en son şey olduğunu iddia ediyor. "Hiçbir konuşma yoktu, durum gayet ciddiydi," diye aktarıyor Georges Sığlığı'nda yaşadığı batma tehlikesini. "Bilirsiniz ya, 'Haydi şu işi hemen bitirelim,' psi-

kolojisi. Karşı konulamaz tehlike hissi, diye bir şeyden eser yoktu. Gerçekten, ama gerçekten işimiz başımızdan aşkındı."

Böyle olabileceğini kabul etsek bile, yadsınamaz gerçekler halen büyük bir gürültüyle çarparak içeri giriyor olmalı. Bir süre sonra Tyne, Shatford, Sullivan, Moran, Murphy ve Pierre artık bu tekneden bir çıkış olmadığının farkına varmış olmalılar. EPIRB'yi devreye sokabilirler, fakat bu koşullarda bir gece kurtarması adeta imkânsız olacaktır. Can salını açabilirler, ama büyük ihtimalle o azgın dalgalarda hayatta kalamazlar. Tekne batacak olursa, onları da yanında götürür ve yeryüzünde kimse buna engel olamaz. Hayatları tamamen ve bütünüyle kendi avuçlarında duruyor.

Gerçek, Bobby Shatford'ın midesine ağır bir yemek gibi oturmuş olmalı. Ne de olsa ayrıldıkları gün, tüm o korkunç endişeleri barındıran ta kendisiydi. Rıhtımdaki

son akşamüstü, hayır demesine ramak kalmıştı –Chris'e arabayı çalıştırarak uzaklaşmasını söyleyebilmişti sadece. O an birlikte Chris'in evine, yukarı sahile ya da herhangi bir yere gidebilirlerdi. Bu hiç sorun değildi; Bobby şu an bu fırtınanın göbeğinde olmazdı o zaman, geri kalanlar da öyle. Yerini doldurmak Billy'nin en aşağı bir gününü alırdı ve tam şu anda halen filonun geri kalanıyla birlikte doğuda olurlardı.

Önceki bahar Bobby ve Chris, *Muharip Sullivanlar* adlı bir filmin video kasetini kiralamışlardı; İkinci Dünya Savaşı sırasında bir Amerikan donanma teknesinde yaşamlarını yitiren beş kardeşin öyküsü. Bu Ethel'in en beğendiği filmdi. Chris'le beraber filmi izlerken ve o an kardeşlerini düşünürken, Billy'nin gözlerinden yaşlar süzülmeye başlamıştı. Billy kolay kolay ağlayan bir adam değildi ve Chris o durumda ne yapacağını bilememişti. Bir şeyler mi söylemeliydi? Fark etmemiş gibi mi davranmalıydı? Televizyonu mu kapatmalıydı, bilemiyordu. Sonunda, Billy tüm kardeşlerinin balık avlaması düşüncesinin kendisini yiyip bitirdiğini ve başına bir şey gelecek olursa denize gömülmeyi dilediğini söylemişti. Chris, başına hiçbir şey gelmeyeceğini söylese de, o bu konuda ısrarlıydı. Beni denize gömün yalvarırım, demişti. Bana söz ver.

İşte şu an tam orada ve denize gömülmek üzere. Şartlar kötüden, ağza alınamaz hale gelmiş durumda. Bofor kuvvetiyle 10 veya 11. İngiltere'de basılmış *Gemicilik El Kitabı* 10 şiddetindeki bir borayı şöyle tanımlıyor: "Köpükler büyük parçalar olarak ve rüzgârın estiği yönden kalın beyaz çizgiler halinde savrulur. Deniz

çalkantısı ağır ve şok edicidir." 11 şiddeti ise çok daha iç karartıcı: "Olağanüstü yüksek dalgalar; küçük ve orta boy tekneler bunların ardında gözden kaybolabilir. Tüm deniz yüzeyi uzun beyaz köpük parçalarıyla kaplıdır." Grace Kasırgası kuzeye ilerleyişini sürdürüyor, üstelik bir de Sable Adası fırtınasıyla çarpışınca –muhtemelen bir iki gün içinde– şartlar çok daha ağırlaşacak, rüzgâr 12 şiddetine bile çıkabilir. 12 şiddetindeki bir boraya bu büyüklükteki çok az tekne direnebilir.

Billy büyük ihtimalle telsizini kullanamadığından *Andrea Gail*'de o an işlerin nasıl gittiğini öğrenebilmenin hiçbir yolu yok. Diğer yandan, yaklaşık yüz yetmiş beş deniz mili güneybatıda bulunan Japon parakete teknesi *Eishin Maru 78*'den bu konuda oldukça iyi bir fikir edinilebilir. *Eishin Maru*'da Kanadalı bir gözlemci bulunuyor; Judith Reeves, teknenin Kanada balıkçılık nizamnamesine uymasını sağlamakla görevli. Fırtına *Eishin Maru*'yu hemen hemen *Andrea Gail*'le aynı saatlerde vuruyor, ama farkı o kadar ani olmaması; elli deniz mili güneyde salınan 44137 numaralı şamandıra, 28'inin akşamüstü saat beşten itibaren rüzgârın hızında yavaş ve kademeli bir artış olduğunu gösteriyor. 29'unda şafak sökerken rüzgâr kırk deniz milinden elli deniz miline kadar çıkıyor ve sivri tepeli dalga yükseklikleri henüz yalnızca on dört metre. Yükseklikleri, Billy'nin yakasına yapışanların bir hayli altında, ancak hiddetlenmeyi sürdürüyorlar. Gece yarısı itibarıyla sabit rüzgâr hızı elli deniz mili, ani çıkışlarda altmışı buluyor ve sivri tepeli dalga yükseklikleri otuz metrenin üzerinde. 29 Ekim akşamı, saat sekizi on geçe, ilk büyük dalga *Eishin Maru*'ya çarpıyor.

Dalga bir av tüfeği patlamasıyla iskele tarafındaki pencerelerden birini aşağı indiriyor. Sular köprüyü basıyor ve koridordaki fıçıları Reeves'in kamarasından içeri savuruyor. Reeves tayfadan panik çığlıkları ve sonra anlamadığı emirler işitiyor. Adamlar pencereyi kaplamak ve giren suyu boşaltmak için koşuşturup duruyorlar; bir saate kalmadan kaptan, köprünün idaresini tekrar ele almış oluyor. Buna rağmen tekne sürekli olarak korkunç bir su dayağı yemekte. *Eishin Maru*, 45 metrelik bir tekne –*Andrea Gail*'in iki katı– ve dalgalar güvertesini baştan aşağı sular altında bırakmış durumda. Hali hazırda ne cankurtaran yeleği var ne hayatta kalma takımı ne de EPIRB. Şafaktan hemen önce, ikinci dalga patlıyor.

Bu defa dört pencereyi beraberinde götürüyor, üzerinde kontrplak olan da dahil buna. "Tüm devreler yandı, etrafta duman vardı ve teller çıtırdıyordu," diyor Reeves. "Tekneyi tam anlamıyla sakatlamıştık. VHF, radar, dahili haberleşme sistemi, monitörler, hiçbiri çalıştırılamaz hale gelmişti. O an telsiz operatörü bana dönerek işaret diliyle telsiz odasına girmemi istediğini söyledi."

Telsiz operatörü, uydu telefonu aracılığıyla geminin acentesiyle bağlantı kurmayı başarmıştı ve Reeves ne türden bir hasar taşıdıklarını açıklaması için hatta alındı. O konuşurken, New York Sahil Koruma araya girdi; konuşmayı bir süredir dinliyor ve *Eishin Maru*'nun yardıma ihtiyaç duyup duymadığını bilmek istiyordu. Reeves elektronik donanımın büyük bölümünü yitirdiklerini ve başlarının ciddi anlamda dertte olduğunu söyledi. New York onu Halifax'taki Sahil Koruma'ya

bağladı, onlar insanları tekneden nasıl çıkaracaklarını tartışırken telsiz operatörü Reeves'in sözünü kesti. Parmağıyla önündeki İngilizce dil kılavuzundaki bir cümleyi gösteriyordu. Reeves okumak için öne eğildi: "Çaresiziz ve sürükleniyoruz. Lütfen tüm desteğinizi sağlayın." (Reeves'in haberi yoktu ama dümen-dişli bağlantısı az önce kesilmişti, fakat telsiz operatörü ona bunu nasıl anlatacağını bilmiyordu.) İşte tam bu anda Reeves derinliklere gömüleceklerinin farkına vardı.

"Dümen hakimiyetimiz yoktu ve fırtınanın gözünün tam içindeydik," diye anlatıyor olanları. "Karman çorman bir denizdi, her dalga ayrı yönden geliyordu. Rüzgâr dalga tepelerini kaldırarak öyle uzağa savuruyordu ki, arama ve kurtarma uçağı geldiğinde onu göremedik bile. Bütün tekne bordasının üzerine itilecekti neredeyse, öyle ki tamamen tepe taklak olacaktık. Bir dalganın hemen arkasından bir tane daha yerseniz, tekneyi bir anda suyun tamamen altına götürebilirsiniz. Böylece tekne yukarı çıkmaya başlamadan önceki o arada yapabileceğiniz yegâne şey, nefesinizi tutarak beklemektir."

O iri dalgaları bordalarına alırken suda ölü gibi duruyorlar. Reeves'e göre tıpkı bir uçak gibi 360 derecelik varil-dönüşleri yapıyor ve tekrar yukarı çıkıyorlar. Mayday çağrılarına dört tekne karşılık vermeyi deniyor, fakat üçü hava nedeniyle geri çekilmek zorunda kalıyor. Çünkü kendi durumlarını riske sokmadan buna devam edemeyeceklerini anlıyorlar. Okyanus-seyirli römorkör *Triumph C*, Sable Adası'ndan çıkarak güneye doğru kendine yol açmaya başlıyor, ayrıca Sahil Koruma kotrası *Edward Cornwallis* de Halifax'tan yola çık-

mış durumda. *Eishin Maru* tayfası ruhsuz, öleceklerine kesin gözüyle bakıyorlar. Reeves bu seçeneği düşünemeyecek kadar meşgul; cankurtaran yeleklerini araması, telsizle uydu telefonunu çalıştırması ve Japonca dil kılavuzuna göz atması gerekiyor. Sonunda seçeneklerini düşünebileceği bir an gelip çatıyor.

"Ya gemiden atlayacaktım ya da gemiyle birlikte batacaktım. Birinci olasılıkla ilgili olarak, aşağıdaki tüm ambar kapaklarını çekiçlediklerini anlayana dek bu olasılığı düşündüm. 'Tanrım, bu sefil tekneden asla kurtulamayacağım, burası bana mezar olacak.' diye geçiyordu aklımdan. Bu yüzden o an ne yapmam gerekiyorsa onu yapacağımı düşündüm, çok fazla düşünmenin hiçbir anlamı yoktu, çünkü her şey aşırı ürkütücüydü. Boğulmak gibi hoş olmayan bir şey yapmak zorunda kalacağım duygusu beni sarmıştı,. Hepimizin öleceği fikrini, dümen hakimiyetini yitirene kadar gerçekten düşünmemiştim. Demek istediğim, olasılık gerçekten yüksekti ve ben bununla yüzleşmek zorunda kalacaktım."

Dümen hakimiyeti kaybının hemen ardından New York'taki bir haberleşme subayı Reeves'e durumun nasıl olduğunu soruyor. Pek de iyi sayılmaz, diye yanıtlıyor o da. Hayatta kalma giysin elinin altında mı? Evet, burada. Peki içine kaç Japon sığdırabilirsin? Reeves gülüyor, bu belli belirsiz nükte bile durumun ümitsizliğini hafifletmeye yetiyor. Bir iki saat sonra uydu telefonu çalıyor. İnanması güç ama arayan onunla röportaj yapmaya niyetli Kanadalı bir radyo muhabiri. İsmi Rick Howe.

Bayan Reeves, orada hava sert mi? diye soruyor Howe, rüzgâr çığlıkları ve parazit muhalefetinin arasından.

Epeyce sert.

Peki trol teknesindeki sorun nedir?

Bu trol değil, bir parakete teknesi. Sorun şu, sabahın erken saatlerinde köprüdeki üç pencereyi dalgalara kaptırdık ve kumanda aletleri kullanımını bütünüyle yitirdik.

Herhangi hayati bir tehlike söz konusu mu, yoksa her şeyin yoluna gireceğinden emin misiniz?

Elbette tehlike içindeyiz, hepimiz kesinlikle tehlikedeyiz. 50 ila 60 deniz mili hızla esen rüzgâr ve 12 metrelik dalgalar içinde sürükleniyoruz. Köprüden içeriye biraz daha su girecek olsa, bu artakalan haberleşmeyi de beraberinde alıp götürecek. Yani tam şu anda bile kesinlikle tehlike içindeyiz.

En yakın tekne ya da geminin size ne kadar uzaklıkta olduğunu biliyor musun?

Yaklaşık doksan deniz mili olduğunu sanıyoruz. Gemiyi terk etmek zorunda kalırsak üç buçuk saatte buraya ulaşabilecek helikopterler var. Maalesef karanlıkta gelmeleri mümkün değil, dolayısıyla karanlık çöktüğünde bir şey olursa, gidiciyiz demektir.

Günün ilerleyen saatlerinde havanın dinmesini beklediğinizden bahsettiniz. Bu konuda başka neler söyleyebilirsiniz?

Ölü dalga boylarının beş ila sekiz metre arasına ineceği ve rüzgârın gündoğusundan 25 ila 35 deniz mili hızla eseceği tahmin ediliyor. Bu durum şu anda hissettiğim keskin korkuyu bir hayli köreltecek, dalgaların tam isabet alarak bize vurma korkusunu. Tekne bir tam isabeti ters dönerek atlatacak bile olsa, hemen ardından başka bir dalga yediğinde derhal batar. Ayrıca hepimiz kapana kısılmış gibiyiz, her şey tiriz edilmiş, ambarlanmış ve pratik olarak çivilenmiş durumda. Yani tekne ters dönecek olursa, dışarı çıkmanın hiçbir yolu yok, tamam.

Peki tekneyi terk etmek zorunda kalacağınız bir an var mı ve mürettebatla siz bu olasılığa hazırlıklı mısınız?

Mutlak gerçeği söylemek gerekirse mürettebatın bir acil duruma pek de hazırlıklı olduğunu söyleyemem. İmdat farları yok ve acil durum işlemlerine başlamış görünmüyorlar, ki bu biraz korkutucu. Hayatta kalma giysisi olan tek kişi benim. Fakat bugün yaşadığımız bir ölü dalga içinde pek işime yarayacağını sanmıyorum.

Evet, haklısın. Bizimle konuştuğun için sana çok teşekkür ediyorum. Tüm eyalet sağ salim dönmeniz için dua ediyor.

Teşekkürler.

Bunun ardından Reeves işine geri dönüyor.

TOMMY Barrie ile konuştuktan sonra, Billy belki de dalgalar pupasını alt edecek azgınlığa ulaşmadan önce

kuzeybatıya doğru iki-üç saat daha ilerlemiş olabilir. Bu, onu 44139 numaralı şamandıranın hemen kuzeyine, Nova Scotia açıklarındaki en eski balıkçılık sahalarından biri olan Banquereau sırtlarına getirir. 200-kulaç hattı Banguereau'da keskin bir dönüş yapıyor. Kuzeye doğru St. Lawrence Boğazı'na kadar çıktıktan sonra güney-güneybatı yönünde Sable Adası'na kıvrılıyor. Yaklaşık elli deniz mili doğuda "Dere," diye bilinen bir sualtı kanyonu bulunuyor, ardından Sable Adası sığlıkları başlıyor.

Sable Adası suyun altında doğu-batı yönünde otuz-kırk deniz mili daha uzayıp giden, görünürde yirmi deniz millik bir kayır. Kumsalda kırılan köpüklü dalgalar, uzaktan beyaz bir kum uçurumunu andırıyor. Gemiciler teknelerini bu kumsala çekmek suretiyle hayatlarını kurtaracaklarını düşünerek fırtınalı havalarda buraya yönelmiş, fakat dış setteki altı metrelik dalgalar tarafından un ufak edilmişlerdir. Sable Adası tarihçisi George Patterson 1894'te şöyle yazmış: "Doğu uçtan kuzeydoğuya doğru on beş deniz mili boyunca bir set uzanıyor, iyi havalarda ilk üç buçuk deniz millik yerin suları çekilmiş, sonraki sekiz deniz mili çatlayan köpüklü dalgalarla ve son üç buçuk deniz mili ise kuvvetli çapraz dalgalarla örtülü oluyor. Adayla seti, kırk deniz milini aşan dehşet verici bir dalga hattını açığa çıkarıyor. Adanın çevresindeki akıntılar son derece ters ve değişken, bazen pusula dairesinin tüm çevresini, 24 saat içinde dolaştıkları oluyor. Boş bir fıçı pusula dairesini defalarca turlayarak adanın çevresinde serseri mayın gibi dolaşıp durabilir, gemi kazalarından çıkan cesetler için de durum farksız."

Ada sonu gelmez bir şekilde, bir uçtan yitirdiği kumu diğer uca yığarak Scotian Sığlığı civarında asırlardır sinsi sinsi gezinmektedir. 1873'ten bu yana altı deniz feneri temelini içine çekerek gömmüştür. Adada vahşi at sürüleri yaşamaktadır, Breton dağ atlarının torunları buraya Fransızlarca bırakılmıştır. Kumulları ise yerinde tutan tek şey marran otlarıdır, ayrıca karasal bataklıklarda kızılcık, yaban mersini ve yaban gülleri yetişir. Gulf Stream'le dondurucu Labrador Akıntısı Sable'da birbirlerine iyice sokularak adayı sık sık sise boğarlar. Sığlıklarda şimdiye kadar beş bin insanın boğulduğu söyleniyor ve en az bir bu kadarı da 1801'den beri burada bulundurulan hayat kurtarma mürettebatlarınca yaşama taşınmış, tüm olanların ardından burası layığıyla bir isim almış ister istemez, "Atlantik Mezarlığı." "Orta karar bir kış geçirdik ve hiç deniz kazası olmadı, Plymouth uskunası *Juno*'yu saymazsak," diye kaydetmiş bir ada bekçisi 1820'de. "Direksiz, yelkensiz ve armasız halde karaya oturdu, ambardaki adam dışında kimsecikler yoktu, o da çoktan ölmüştü."

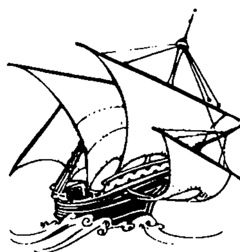
Kötü havalarda atlılar adanın etrafında dolaşarak tehlikedeki gemilere bakınırlardı. Eğer görürlerse, dörtnala geri dönerek dalga kayığını alırlar ve halen hayatta olanları kurtarmak üzere, kırılan dalgaların arasından küreklere asılırlardı. Bazen üzerine ip bağlanmış bir havai fişeği ateşleyerek geçici bir cankurtaran varagelesi kurmayı başarabiliyorlardı. Fırtına dinince kargoyu kurtarır, odun ya da yapı malzemesi için gemi kaburgasını testereyle keserlerdi. Batan gemilerden çıkarılan insanlar çoğu kez bütün kışı adada geçirirlerdi. Bazen

baharda gelecek olan kurtarma gemisini bekleyen iki yüz - üç yüz kişinin konaklardı kumullarda.

Bugün ise adada iki deniz feneri, bir Sahil Koruma merkezi, bir meteoroloji istasyonu, birkaç düzine petrol ve doğalgaz kuyusu bulunuyor. Kuzeybatıya doğru yirmi beş deniz mili boyunca on sekiz metrelik ve doğuya doğru yirmi deniz mili boyunca on dört metrelik birer sığlık uzanıyor. Bu ikisi sırayla kayırın batı ve doğu kanatlarını çiziyorlar. Billy henüz setlerin tam üzerinde değil, ama giderek yaklaşıyor. Eskiden Sable'daki çoğu kazanın gemicilikteki hatalardan kaynaklandığı görülmüştü; kuvvetli batı akıntısının tekneleri elli ila doksan deniz mili açığa attığı dahi oluyordu. Eğer Billy elektronik
 donanımını yitirdiyse –GPS, radar ve loranı–fiilen eski günlere geri dönmüş demektir. Harita masasına Grand Sığlığı'nın bir haritasını koymuş ve pusula yönüne, ileri hızına ve rüzgâr şartlarına dayanarak yerini kestirmeye çalışmıştır. Buna kaba kompas hesabı denir. Belki akıntı ve fırtına, tekneyi Billy'nin sandığından daha batıya atmış, bu durumda kendilerini Sable çevresindeki sığlıklarda buluvermişlerdir. Belki Billy suyu dümen köşkünden uzak tutmak veya yakıt tasarrufu yapmak için, arkasını bile bile dalgalara vermiştir. Belki de *Eishin Maru* gibi dümen hakimiyetini yitirmiş, havanın azizliğiyle öylece batıya karina etmiş olabilirler.

Her ne olursa olsun, ortada su götürmez bir gerçek var. 28 Ekim gece yarısı gibi –Sable Adası açıklarında fırtına en şiddetli noktasına ulaştığında– *Andrea Gail* üzerinde bir felaket meydana geliyor.

SIFIR-MOMENT NOKTASI



İşte solgun bir at, üzerinde oturanın adı
Ölüm ve hemen peşinden gelen Cehennem.

– Vahiy 6:8

1950 ve 60'lı yıllarda, ABD hükümeti Pasifik Okyanusu'nda bir dizi nükleer bomba patlatma kararı aldı. Mantık şuydu: Derin su, bilim adamlarına patlamanın şiddetini ölçme imkânı tanırken, şok dalgalarını absorbe edecek ve çevre üzerindeki etkisini minimuma indirgeyecekti. Fakat La Jolla, California'daki Scripps Enstitüsü'nün bir üyesi olan William Van Dorn adlı bir okyanus bilimci, yanlış yerde yapılacak bir nükleer patlamanın "tüm kıta sahanlığını kırılan dalga kuşağına dönüştürebileceği" konusunda yetkilileri uyardı.

Bu konuda rahatsızlık duyan Donanma, filosunun ne tür gerilimlere maruz kalacağını görmek için bir dizi dalgalı havuz testi uyguladı. (1944 senesindeki bir tayfunda zaten üç destroyerini yitirmişti. Gemiler batmadan önce telsizden 140 derecelik yaylar çizerek yuvarlandıklarını bildirmişti. Çok geçmeden bacalarından içeri su alarak, alt su basımı neticesinde battılar.) Donanma destroyer ve uçak gemi maketlerini çeşitli dalga tiplerine tabi tuttu ve ne denli cüsseli olursa olsun tek bir tane kırılmayan dalganın tek başına bir gemiyi batırmasının mümkün olmadığı sonucuna vardı. Oysa

tek bir *kırılan* dalga, şayet geminin boyundan yüksekse onu hallaç pamuğu gibi fırlatabiliyordu. Tahminen gemi kırk beş derecelik bir açıyla dalgaya tırmanacak, fakat tepeye erişmeyi başaramadan çehresinden aşağı kayacaktı. Pupası yani kıç tarafı dalganın en dip noktası içine gömülecek, dalganın tepesi pruvaya çarparak tekneyi bir anda ters çevirecekti. Buna yalpa sabitlenmesi deniyor. Ernie Hazard, Georges Sığlığı'nda yalpa sabitlenmesi yaşamıştı. Bu ayrıca gemi-kıyı haberleşmesini derhal kesebilecek ender hareketlerden biridir.

Bir diğeri ise tekneyi tamamen dibe çeken bir dalga sinsilesidir –gemici tabiriyle "batırıcılar." Sözlükte "batırmak" sözcüğünün anlamı, "çökmek, batmak, tamamen tükenmek, yığılmak" olarak verilmiş. Çelik bir teknede böyle bir durumda pencereler içeriye doğru patlar, ambar kapakları iflas eder ve tekne alttan su almaya başlar. Kamaraya doluşan suyun sert kuvveti tayfanın kaçıp kurtulmasına mani olur –bu tazyikli yangın hortumuna doğru yürümeye çabalamak gibidir. Dolayısıyla yalpa sabitlenmesi batırıcılardan daha hayırlıdır, çünkü ters dönen bir tekne ambarındaki havayı hapsederek suyun üzerinde bir saati aşkın kalabilir. Bu süre mürettebatın bir menfezden yüze yüze geçerek dışarı çıkması ve bir can salına tırmanması için yeterli olabilir. Can salları otomatik olarak şişecek ve tekne dibe batarken ayrılacak şekilde tasarlanmıştır. Kuramsal olarak EPIRB de serbest halde yüzer ve kıyıya sinyal göndermeye başlar. Mürettebatın tek yapması gereken hayatta kalmaktır.

28 Ekim'in geç saatlerinde dalgaların yüksekliği

ya *Andrea Gail*'i yalpa sabitlenmesine uğratacak ya da dibe sürükleyecek. Tekne motor gücünü kaybedecek olursa –tıkalı bir yakıt filtresi, pervaneye bir şey dolanması– borda üzerine vira ederek yuvarlanabilir. Aynı kural yalpa sabitlenmesinde olduğu gibi alabora için de geçerlidir: Dalga teknenin eninden daha yüksek olmalıdır. *Andrea Gail*'in genişliği altı metredir. Fakat tekne uzlaşmaz bir dalga almasa bile, yükselen dalga seviyesi Billy'ye giderek daha az manevra sahası bırakacak. Billy şayet tekneye dümen dinletecek hızı yakalarsa tekne paramparça olur; yavaşlarsa da dümen kontrolünü yitirir. Bu iki gündür daralan seçenekler çemberinin sonu; şu an geriye kalan tek seçenek dalga boyunca ya yukarı ya da aşağı doğru gitmek, tek sonuç ise batmak ya da denizin üzerinde kalmak. Ortası diye bir şey yok.

Hava koşulları yatışmayacak olursa Billy'nin umabileceği en gerçekçi şey, şafak sökene kadar hayatta kalmak. En azından gün ağarınca kurtarılma şansları olur –şu anda bu düşünülemez bile. "Sert fırtınalarda havada öyle fazla su ve suda da öyle çok hava olur ki, atmosferin bitip de denizin başladığı yeri kestirmek imkânsız hale gelir," diye yazıyor Van Dorn. "Yukarıyı aşağıdan ayırt etmek tam anlamıyla olanaksızdır." Böylesi havalarda helikopter pilotu asla bir teknenin güvertesinden altı kişiyi çekip alamaz. Yani *Andrea Gail* tayfası önlerindeki sekiz saat boyunca pompalarla motoru çalışır durumda tutmalı ve azgın bir dalgayla karşılaşmamayı ümit etmeli. Yirmi bir metrelik dalgalar, denizin üzerinde asık yüzlü devler gibi dolanıyorlar, Billy'nin bunları burundan almak ve kırılmadan

önce tepelerini aşmaya çalışmaktan başka şansı yok. Projektörler bozulmuşsa bu seçenek zaten ortadan kalkıyor –Billy dalganın en dip noktasına düştüklerini hissediyor, ani bir yalpa ve tekne ölümcül derecede sarp bir bayıra çıkmaya başlıyor.

"Yirmi bir metrelik dalgalar –sanırım o an altıma çocuk bezi takıyor olurdum," diyor Charlie Reed. "Epey gergin olurdum. Bu, *Andrea Gail*'in en yüksek noktasından bile yüksek. Bir keresinde Grand Sığlığı'nda eve on metrelik dalgalar içinde gelmiştim. İnsanın ödünü patlatan bir tecrübeydi –dimdik yukarı, dimdik aşağı, tam altı gün boyunca. Tahminimce Billy dalgalara bordasını verdi ve devrildi. O dalgalardan ancak dik olarak inersiniz, bir sonraki farklı açıdan gelir, tekneyi öteye beriye kakar ve ardından devrilirsiniz. Tekne ters dönerse, her yer kapalı dahi olsa içeri su girer. Tekne tepe taklak olur, kontrplak bel verir; işte son bu."

Ernie Hazard'ın 1982'de Georges Sığlığı'nda yaşadığı devinim, tekneyi sırt üstü çevirecek büyüklük ve yavaşlıktaki takla kadar şiddetli değildi. Hazard bir dalganın onları döndürürken, bir diğerinin yukarı kaldırdığından bahsediyor. Bu hareket yüksek hızdayken bir arabanın takla atması gibi değil, daha çok bir evin takla atması gibiymiş. Hazard o zaman 33 yaşındaymış, üç yıl öncesinde bir gazete ilanına başvurmuş ve Newport, Rhode Island'dan gelen bir ıstakoz teknesinde, *Fair Wind*'de iş bulmuştu. Kasım sonu gibi o yılın son seferini yaparlarken fırtına tekneyi vurdu. Tayfanın tamamı sıkı dostlardan oluşuyordu; sezon sonunu bir et lokantasında kutladıktan sonra ertesi sabahın geç saat-

lerinde Georges Sığlığı'na açılmışlardı. Rüzgâr hafif esiyor ve hava durumu raporuna göre güzel havanın birkaç gün daha sürmesi bekleniyordu. Şafak söktüğünde ise rüzgâr doksan deniz mili hızla esiyordu:

> Tekneyi gayet iyi idare ediyorduk. Fırtınalı havalarda dalgalara karşı sürer ve inene kadar bulunduğunuz yeri korumaya çalışırsınız –o şekilde durarak ıslak darbeleri yarmaya çabalarsınız. Tekneyi dengeler, depoları aktarır, güvertede neyiniz varsa kurtarmaya çalışırsınız. Hatırlıyorum da, tellerde rüzgârın o bildik uğultusu vardı; rüzgâr, sarı köpük ve dalga serpintisi nedeniyle her yer köpük kaplıydı. Motor gücünü yitirmek üzereydik çünkü dalgalar sudan ziyade köpüktü, pervane dalgaları kesemiyordu.
>
> Her şey bir anda oldu. Kıta sahanlığının sırtına yaklaşıyorduk ve dalgalar irileşiyor, tepeleniyor, kırılmaya başlıyordu. Bir ara kaptan köşkünden dışarı baktığımı hatırlıyorum, işte tam o anda o canavar dalga gelerek pruva üzerinde kırıldı ve bizi geriye ittirdi. Bizi o kaygan bayırda tutacak hiçbir şey yoktu, pupayı gömmüş olmalıyız sanırım, ardından kendi etrafımızda döndük. Artık dalgalar doğrudan kıça akın ediyordu. Daha bir dalgayı tam olarak savuşturamadan pupayı dalganın en dip noktasına sapladık ve devrildik. Dalganın kırılmasının ardından teknenin döndüğünü hissettim ve hemen sonra anladım ki tepe taklak olmuşuz. Teknenin içinde yüzüyorduk.
>
> Her nasılsa başım ufak bir hava boşluğunun içine denk düştü, amuda mı kalkmıştım, yoksa duvarların üzerinde mi duruyordum hiç bilmiyorum. Kaptan köşküne bir dalış yaptım ve hafif bir ışık ayrımsadım –bir pencere ya da bir lomboz olabilirdi, bilmiyorum– dü-

men köşküne geri döndüğümde içeride hiç hava kalmamıştı. Hepsi gitmişti. Aklımdan şöyle geçiyordu, "Bu iş buraya kadarmış. Koca bir ağız dolusu su yutuver ve her şey bitsin." Bu çok alelade olurdu. Yol ayrımına gelmiştim ve yapılacak bir tercih vardı –yüz ya da öl. Bu beni korkutmadı, geride bırakacağım yakınlarımı düşündüğüm de pek söylenemezdi. Daha ciddi bir şeydi bu. İnsanlar daima yaşamın peşinden koşmak zorunda olduğunuzu düşünürler, ama öyle değil. Her an vazgeçebilirsiniz.

Şu anda bile anlayamadığı nedenlerden dolayı, Hazard vazgeçmedi. Bir seçim yaptı ve yüzdü. Kamaranın iskele yüzünün tamamı kaynaklı çeliktendi, Hazard o

tarafı seçerse işinin biteceğini biliyordu. El yordamıyla vücudunu dar bir açıklıktan kaydırdı –kapı? bir pencere?– ve sonra birden dünyaya geri dönmüştü. Tekne karinası yukarıdayken çok hızlı kayıyordu ve can salı, köstek halatının ucunda deli gibi sallanıyordu. Bu onun tek umuduydu; giysilerinden sıyrıldı ve yüzmeye başladı.

Andrea Gail devrilmiş de olabilir, yalpa sabitlenmesine yakalanmış veya aşağı çekilmiş de; öyle ya da böyle *Andrea Gail* artık belini asla doğrultamayacağı bir vaziyette kalakalıyor. Gemi mühendisleri arasında bu sıfır-moment noktası olarak bilinir –geri dönüşün olmadığı nokta. Krizden felakete geçiş çok çabuk olmalı, muhtemelen bir dakikadan kısa sürede, aksi takdirde birisi EPIRB'yi çevirmiş olurdu. (Üstelik EPIRB suya değdiğinde sinyal de vermiyor, demek ki bir şekilde işlevsiz kalmış. Vakaların büyük çoğunluğunda, Sahil Koruma gemicilerin ne zaman boğulmakta olduğunu

bilir.) Hayatta kalma giysilerini giymeye veya bir can yeleği kapmaya vakit yok; tekne ömrünün en uç devinimini yaşıyor ve bağıracak vakit bile yok. Buzdolabı duvardan kurtularak mutfakta parçalanıyor. Bulaşıklar evyeden dışarı çağlıyor. Televizyon, çamaşır makinesi, video kasetleri, adamlar, hepsi havada uçuşuyor. Ve saniyeler sonra, içeri su girmeye başlıyor.

Bir tekneyi su bastığında öncelikle elektrik tesisatı kontak yapar. Işıklar gider, birkaç dakikalığına tek aydınlatma suyun içine atlayan kıvılcımların çılgın maviliğidir. Sınırları zorlayan koşullar altındaki insanların, çevrelerindeki şeyleri çarpık algıladıkları söylenir, hemen hemen gerçeküstü bir şekilde. Kablolar çatırdayıp yanmaya başladığında, bir mürettebat üyesi belki de havai fişekleri düşünüyordur –son 4 Temmuz'u; kız arkadaşıyla Gloucester'da dolaşırken iç limana rengârenk ışık çiçekleri yağdığını. Turistler ayaklarını sürüye sürüye Rogers Caddesi'nden aşağı yürüyorlar, barlardan balıkçıların sesleri yükseliyor, kasaba sokaklarını balık ve pişmiş deniz tarağı kokuları sarmış. O Temmuz akşamı tüm yaşamı gelecekte onu bekliyor olacaktı; dünyadaki bütün seçenekler onundu.

Ve o kılıçbalığı avcılığında karar kıldı. İşte o kılıçbalığı avcısı, o rota senin bu rota benim derken, bu seferde, bu fırtınada, şu vakit dolmakta olan ve bir iki dakikası kalan bu teknede karar kıldı. Artık ne geriye dönüş var, ne de onu kurtarabilecek bir helikopter. Elinde kalan tek şey bunun bir an önce olup bitmesini ümit etmek.

Okyanus suları kapana kısılmış adamlara ilk değ-

diğinde soğuktur, ama felç edici değildir; yaklaşık on derecedir. Eğer onu yukarıda tutacak bir şey varsa kişi bu ısıda dört saate kadar hayatta kalabilir. Tekne devrilecek ya da ters dönecek olursa, ilk önce dümen köşkündekiler boğulur. Dümen köşkünden çıkarak bir can salına ulaşamazlarsa, deneyimleri Hazard'ın başından geçenlerin tamamen benzeri olur; nefes alırlar ve her şey sona erer. Sular kamara iskelesine yükseldikten, mutfağı ve mevkileri bastıktan sonra, sıra ters dönmüş makine dairesi kapağına gelir. Kıç tarafındaki kapı ve balık ambarı kapağı, batma sırasında kopmuş veya açılmışsa suyun buralardan akması mümkün olacaktır. Teknenin karinası tepedeyse ve makine dairesinde birileri
218 varsa, en son onlar ölecektir. Alet ve takım heyelanının altında mutlak karanlık içindedirler, sular kamara iskelesine yükselmekte, dalga kükreyişleri ise muhtemelen içeriden pek duyulmuyor. Su istilası biraz uzun sürerse, kapandakiler bir akciğer dolusu havayla kaçmayı deneyebilirler –kamara iskelesinden aşağı inerek koridoru geçecek, kıç taraftaki kapıdan uzanarak teknenin altından dışarı çıkacaklar– fakat bunu başaramıyorlar. Yol çok uzun, denerken can veriyorlar. Veya sular o kadar şiddetli ve hızlı geliyor ki, bu firar akıllarına bile gelmiyor. Bellerine kadar suyun içindeler, su sonra göğüslerine, ardından çenelerine yükseliyor ve çok geçmeden geriye hiç hava kalmıyor. Yalnızca ciğerlerinde olan, bir dakika ya yeter ya yetmez.

Suyun altında nefes almama içgüdüsü öylesine güçlüdür ki, havanın tükenmesi ıstırabına galip gelir. Boğulmakta olan kişi ne denli çaresiz olursa olsun bilincini kaybetme eşiğine gelene kadar nefes almaz. O

noktada kanda o kadar fazla karbon dioksit ve o kadar az oksijen mevcuttur ki, kişi su altında olsun olmasın beynindeki kimyasal alıcılar rızasız bir nefes alma sinyali gönderirler. Buna "kırılma noktası" denir; laboratuar deneylerinden çıkan sonuca göre kırılma noktası 87 saniye sonra gelir. Bu bir tür nörolojik iyimserliktir, sanki vücut dile gelip şöyle demektedir: *Nefesimizi tutmak bizi öldürüyor, nefes almak belki de bizi öldürmez, öyleyse pekâla nefes alabiliriz.* Eğer kişi önce hipervantilasyon yaparsa –serbest dalgıçların, öfkesi burnunda bir adamın yapacağı gibi– kırılma noktası 140 saniyeye kadar çıkabilir. Hipervantilasyon ilk olarak karbon dioksiti sistemin dışına atar, böylelikle bu zararlı gazın yeniden kritik seviyeye ulaşması daha uzun sürecektir.

Boğulmakta olan kişi suyun altında nefes almama güdüsünü kırana, yani kırılma noktasına gelene kadar "istemli asfeksi" yapıyordur, diğer bir deyişle nefes almamayı tercih etmiştir. Beyne az oksijen gitmesi sonucunda kişi, her yönden kapanmakta olan bir karanlığın ortasında olduğu duygusuna kapılır, fotoğraf makinesi adesesinin küçülmesi gibi. Boğulmakta olan kişinin paniği, gerçekten boğuluyor olduğuna inanamama hissiyle daha da artar. Daha önce bunu hiç yapmamış olan beden –ve akıl– nasıl incelikle ölüneceği bilmiyordur. Süreç çaresizlik ve becerisizlikle doludur. "Demek boğulmak *buymuş.*" diye düşünebilir boğulan bir insan. "Demek nihayetinde yaşamım *böyle* sona eriyor."

İnanmayışın yanı sıra, hayal edilebilir en yavan ve uygunsuz anda yaşamdan koparılıyor olmanın kahredici düşüncesi de söz konusudur. "Ben ölemem, gelecek

haftaki maça iki biletim var." boğulmak üzere olan birisi için hiç de olanaksız bir düşünce değildir. Boğulan kişi büyük bir serveti heba etmişçesine mahcubiyet duyabilir. Akılsızca ölümünün üzerine, insanların yüzlerinde pisi pisine öldüğüne inandıklarına dair ifadeyi görür gibi olur. Boğulan kişi, bunun hayatının en son ve en muhteşem ahmaklık gösterisi olduğunu düşünebilir.

Tüm bu düşünceler yaklaşık o bir dakika boyunca zihinde yaygaralar kopartarak, paniklemiş insanın havasını tüketir. İlk istemsiz nefes alındığında çoğu insanın bilinci halen yerindedir, ki bu büyük bir talihsizliktir, çünkü havasız kalmaktan daha fena bir şey

varsa o da suda nefes almaktır. O anda kişi, istemliden istemsiz asfeksiye geçer ve boğulma artık ciddi olarak başlamıştır. Spazmodik bir nefes, suyu ağzın ve soluk borusunun içine çeker, ardından iki şeyden biri olur. İnsanların yaklaşık yüzde onunda, su –ya da herhangi bir şey– ses tellerine değince gırtlağı çevreleyen kaslarda ani bir kasılım başlatır. Aslında merkezi sinir sistemi ses kutusunda bulunan şeyin, kandaki düşük oksijen seviyesinden daha tehditkâr olduğu hükmüne varır ve gereğince harekete geçer. Buna gırtlak spazmı denir. Öylesine güçlüdür ki soluk alma refleksini alt eder ve neticede kişiyi tıkayarak boğar. Gırtlak spazmı geçiren birisi ciğerlerine bir damla su girmediği halde boğulur gider.

Geriye kalan yüzde doksanında ise su akciğerleri basarak, kana geçen ve giderek zayıflayan oksijen transferini bütünüyle keser. Artık saat son tik taklarını vurmaktadır; oksijen yetersizliği nedeniyle yarı baygın

ve mecalsiz bir halde olan insanın, o zorlu mücadeleden geçerek su yüzeyine ulaşması çok uzak bir ihtimaldir. Boğulma olayının asıl süreci, boğulmamayı giderek daha da güçleştirir; batan bir tekneninkine benzeyen üslü bir felaket eğrisidir bu.

Buna rağmen tek tük de olsa birileri bu karanlık âlemden kopup sıyrılmayı başarır; boğulmanın tam olarak nasıl bir his olduğunu ancak bu insanlardan öğrenebiliyoruz. 1892'de James Lowson adındaki bir İskoç hekim, Colombo, Sri Lanka'ya gitmekte olan bir buharlı gemide seyahat ederken, gemi bir tayfunla karşılaşmış ve gecenin karanlığında sulara gömülmüştü. 150 kişinin çoğu gemiyle birlikte batmış, ama Lowson çetin mücadelenin ardından ambardan kurtularak bordoya çıkmayı başarmış. Gemi ayaklarının altından kayarak derinlere gömülürken onu da aşağıya çekmiş ve anımsadığı son şey suyun altında bilincini yitirmesiymiş. Neyse ki birkaç dakika sonra can yeleğinin kaldırma kuvveti onu yüzeye fırlatmış, Lowson bir adada kıyıya vurmuş ve *Edinburg Tıp Mecmuası'nda deneyimlerini yazacak kadar uzun yaşamış*. Anısının berraklığını ölümle yüzleşen insanların "doğa üstü sakinliğine" yoruyordu. Yaşadıkları insanı *Andrea Gail*'in son dakikalarına götürecek kadar yakın şeyler:

Heybetli dalgalar tüm öğleden sonra talihsiz gemiyi dövmeyi sürdürdü; gece diğer korkularımıza koyu tonlar katmak niyetiyle çöküyordu. Saat ondan hemen önce üç cesim dalga bir şekilde kazan dairesine ulaşarak ateşimizi söndürdü; durumumuz ümitsizdi. Sonumuz gece yarısından az önce geldi; büyük bir gürül-

tüyle resiflere çarptık ve gemi bir dakikaya kalmadan Formoza Boğazı'nın altında yatıyordu.

Kısıtlı zamanda çabuk düşünerek cankurtaran kemerlerini indirdim, ikisini yanımdakilere fırlattım, üçüncüsünü kendi üzerime bağlayarak kamara iskelesine doğru atıldım. Bu safhada insanlık göstermek için harcanacak vakit yoktu, ama geçerken her şeyde öncelikli olma isteğimi asla unutamam. Tüm yolcular felçli gibiydi –arkadaşlarım bile, ki bazıları güçlü askerlerdi. Geminin kamarotları nihai elveda sözcükleri arasında çaresizlik feryatları kopararak güverte girişini tıkamışlardı, kalabalığın arasından ancak ite kaka ilerleyebildim. Güverteye çıktığımda yukarıdan muazzam bir

su dağının gelmek üzere olduğunu gördüm; aşağıya baktığımda da durum farklı değildi, ıslak şamar beni bir anda köprü iskelesine çarptı. Gemi süratle gömülüyordu, ben de onunla birlikte dibe çekiliyordum, bu arada var gücümle kendimi kurtarmaya çalışıyordum.

Suyun altındaki çekimden kurtulur kurtulmaz yüzeye doğru yüzmeye çabaladım, ancak daha da derine iniyordum. Gayret ciddi bir nefes kaybı nedeniydi ve on - on beş saniye sonra soluk alma çabası daha fazla engellenemez raddeye geldi. Sanki göğüs kemiğim ve omurgam kırılana kadar yavaş yavaş sıkıştırılan bir mengenenin içindeydim. Uzun yıllar önce ilkokul öğretmenim boğularak ölmenin ne denli acısız ve kolay olacağını anlatırdı –"Yazın ilk günlerinde, yemyeşil çayırlara yığılıp kalmak gibi"– ve o an aklımdan bunlar geçiyordu. Yutkunma gayretleri giderek seyrekleşti, basınç dayanılmaz geliyordu, ama acı azar azar diniyor gibiydi. Sanki tatlı bir rüyadaydım, yine de evdeki

dostları ve çocukken aşina olduğum Grampians görünümünü düşünecek irade gücüm vardı. Bilincimi yitirmeden önce göğüs ağrısı tamamen kaybolmuştu ve bu duygu gerçekten çok rahatlatıcıydı.

Bilincim yerine geldiğinde kendimi yüzeyde buldum ve defalarca tam nefes almayı başardım. Kara dört yüz metre ötedeydi, önce bir ipek balyası sonra uzun bir kalas kullanarak kıyıya ulaştım. Karaya çıktıktan ve korunaklı bir kayanın arkasına geçtikten sonra istifra için hiçbir çaba gerekmedi. Heyecanın ardından derin bir uyku bastırdı ve üç saat uyudum, sonra şiddetli ishal gelip çattı; nedeni mideye indirilen tuzlu suydu. Gün ışıyana dek vücudumun bütün kasları kontrol edilemeyen daimi bir titreme içindeydi. (Haftalar sonra) Rahat bir yatakta uyuyordum, akşamın geç saatleriydi, bir kâbusta yatak odası mobilyalarıyla can havliyle boğuşuyordum, sonunda yataktan "baş aşağı" dalarak zeminde kıvranır halde buldum kendimi.

Lowson gırtlak spazmının, şuurunu yitirmişken ciğerlerine su girmesini önlediğini tahmin ediyor. *Andrea Gail* tayfası ya gırtlak spazmı geçiriyor ya da ciğerleri tamamen suyla doluyor. Teknenin sular altında kalan kapancalarında muallaktalar, uyanık ama bilinçsizler. Her şeye egemen olan karanlığın içinde, tekne çoktan dip yolculuğuna çıkmış olabilir. Bu safhadan sonra onları ancak büyük miktarda oksijen kurtarabilir. Taş çatlasa bir iki dakika ıstırap çekmişlerdir. Faaliyetini sürdürmek için zorlayıcı tedbirler almayı giderek arttıran bedenleri, en sonunda üretimi durdurmaya başlamıştır. Ciğerlerdeki su ve akciğer alveollerine havanın içindeki

oksijeni emme imkânı sağlayan sürfektan denen maddeyi alır götürür. Akciğer çeperinin üzerinde üzüm salkımını andıran zarsı yapılar olan alveoller, kanın akciğer atardamarından geçememesi sonucunda büzülürler. Atardamar, oksijenin daha yoğun olduğu akciğer bölgesine kan aktarma çabasıyla daralmıştır. Ne var ki ortada oksijen falan kalmamıştır. Kalp kritik değerlerde seyreden oksijen seviyesi altında çalışır ve düzensiz atmaya başlar –bir doktorun söylediğine göre, "solucan dolu bir kese gibi." Buna vantriküler fibrilasyon denir. Kalbin düzensiz atışı arttıkça kan dolaşımı yavaşlar ve yaşamsal fonksiyonlar hızla geriler. Yetişkinlere göre nispeten daha sağlam bir kalbe sahip olan çocuklar, havasız or-
224 tamda kalp atışlarını beş dakika kadar sürdürebilirler. Yetişkinler ise daha çabuk ölürler. Kalp atışları giderek daha da güçsüzleşir ve birkaç dakika sonra kıpırtılar tamamen kesilir. Artık yalnızca beyin canlıdır.

Merkezi sinir sistemi vücuda neler olduğunun farkında değildir; tüm bildiği beyne yeterli oksijenin ulaşmadığıdır. Emirler devam ediyordur *–Nefes al! Pompala! Dağıt!–* oysa vücut bunlara itaat edemez. O an defibrilasyon yapılabilse, kişi büyük bir ihtimalle kurtarılacaktır. CPR[1*] uygulanabilse ve bir solunum cihazına bağlanabilse, kişi yeniden hayatla kucaklaşacaktır. Hareketsiz kalan vücut kaçınılmazı geciktirmek için elinden geleni yapıyordur. Soğuk su yüzle temas ettiğinde bir impuls, trigeminal sinir boyunca ilerleyerek merkezi sinir sistemine iletilir ve metabolik hızı düşürür. Nabız yavaşlar ve kan en çok ihtiyaç duyulan yerde toplanır,

---

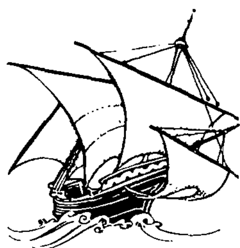
1* CPR (cardiopulmonary resuscitation): Kalp krizi kurbanı bir insana uygulanan acil durum prosedürünün genel adı.

yani kalp ve kafatasında. Bu, vücudun oksijen gereksinimini esaslı olarak azaltan bir tür kış uykusudur. Hemşireler de aynı tepkimeyi başlatmak için kalbi çok hızlı atan hastanın yüzüne buzlu su çarparlar.

Dalma refleksi diye adlandırılan bu bedensel tepki, düşük ısının doku üzerindeki genel etkisiyle birleşerek vücudun o durumunu korur. Tüm kimyasal reaksiyonlar ve metabolik işlemler yavaşlar; beyin normalde ihtiyacı olan oksijenin yarısından azıyla bile idare edebilir. Göl buzlarının altında kırk-elli dakika mahsur kaldıktan sonra kurtarılan insanlar olmuştur. Su ne kadar soğuksa dalma refleksi o denli şiddetli ve metabolik işlemler o denli yavaş olur; böylelikle hayatta kalma süresi aynı oranda artar. Oysa *Andrea Gail* tayfası kendisini fazla soğuk sularda bulmuyor; bu ömürlerine ancak beş-on dakika ekleyebilir. Zaten çevrede onları kurtarabilecek kimse yok. Beyinlerindeki elektriksel canlılık gitgide zayıflayacak, on beş - yirmi dakika sonra büsbütün kesilene kadar.

İnsan vücudu, teknelerini su üzerinde tutmak için giderek daha da çılgınlaşan yöntemlere başvuran bir tayfaya benzetilebilir. Er ya da geç son kablo da kısa devre yapar, güvertenin son parçası da suyun altına çöker. Tyne, Pierre, Sullivan, Moran, Murphy ve Shatford artık ölmüşlerdir.

CANLILAR ÂLEMİ



Deniz fani bedenini ayakta tutmuş, ama ruhunun sonsuzluğunu boğmuştu. Dokuma tezgâhı pedalında Tanrı'nın ayağını gördü ve bunu diğerlerine anlattı; tüm gemi arkadaşları ona deli dediler.

– Herman Melvılle, Moby Dick

MARY T'de, Kuyruk'un kırk deniz mili güneyinde bulunan Albert Johnston, *Andrea Gail*'den birkaç saat sonra en az onunki kadar sert bir darbe alıyor. Fırtınanın ilk işareti VHF'deki yoğun parazit; ardından rüzgâr çığrından çıkıyor: Otuz, kırk, derken elli deniz mili, sonunda 44138 numaralı şamandıradan yelölçeri koparıp atıyor. Şamandıra, Johnston'ın pozisyonunun elli deniz mili kadar kuzeybatısında ve grafiğin tabanında düz bir çizgi halini almadan önce 56 deniz milinde mıhlanıyor. Dalga tepelerinin girişim alanları üzerinde rüzgâr hızı muhtemelen yarım misli daha şiddetli. Alçak basıncın merkezi 28 Ekim'in geç saatlerinde Johnston'ı sıyırarak geçiyor ve ertesi gün sahilin etrafında kavisler çizmeyi sürdürüyor. Bu devinim, Johnston'ı fırtınanın gazabından koruyor. Ayrıca ölümün gazabından da.

Johnston rüzgâr ve dalgaya karşı ağır ağır ilerlemeyi gece bastırana kadar sürdürüyor, ardından tekneyi çevirerek dalgaya arkasını veriyor. Karanlıkta azgın

bir dalgayla yüzleşerek pencerelerini yitirme riskini almak istemiyor. 29 Ekim'in ilk saatleri boyunca soğuk Labrador Akıntısı'nın bir ayağını izleyerek kocaman dalgaların sırtında rüzgârla birlikte kayıyor ve şafak söktüğünde geriye dönerek yeniden kuzeye doğru mücadeleye girişiyor. Niyeti kafi derecede manevra alanı kazanmak; böylelikle ertesi gece tekrar güneye ilerlerken Gulf Stream'le çarpışmamış olacak. İkinci gün tayfa, balık ve erzak ambarı kapaklarını kontrol etmek, çapa bağlarını sıkılaştırmak için güvertede koşuşturup duruyor. Güneş çıkmış, yeşil okyanusa donuk bir şekilde şöyle bir bakıveriyor; rüzgâr çelik halatları inleterek, havaya uzun köpük damarları savurarak çığlıklar

atmaya devam ediyor. Radyo dalgaları doygun havada öylesine saplanıp kalmış ki, radar işlevini yitirmiş durumda; bir ara projektörü kasvetli havayı kolaçan eden, kimliği belirsiz bir Japon kılıç teknesi beliriveriyor önlerinde, tekne *Mary T*'nin birkaç yüz metre açığından geçip gidiyor. Daha sarp dalgalarda tekne pruvasını zamanında kaldıramayarak doğruca su duvarından içeri dalıyor. Yalnızca dümen köşkü görünürde, ardından yavaşça ve durdurulamaz bir şekilde pruva sudan yükseliyor. İki tekne birbirinin yanından hiçbir söz ya da işaret olmaksızın geçip gidiyor, haberleşme veya karşılıklı yardım mümkün değil, cehennemde kendi rotalarında seyir halindeler.

Balık ambarını kontrol etmek üzere güverteye çıkmaları dışında, tayfa ranzalarına demirli, Johnston dümen köşkü zeminine perçinli bir şekilde seyir defterine notlar alıyor ve dümenle boğuşuyor. Kayıtlar, dışarıdaki bitmez tükenmez kaosun kısa ve maddeler halinde be-

timlemeleri: *"Gözün batı kanadından geçerken rüzgâr KD 80-100 deniz mili,"* diye yazıyor 29'unda. *"Dalgalar 6-9 metre. 15 deniz miliyle doğuya ilerlemesi beklenen Tehlikeli Fırtına güneybatıya merkez kaydırdı, Grace'le birleşecek."* Johnston kılıç filosunda meteorolojiye en dikkat eden kaptanlardan birisi ve sessizce sahilin yukarısına kaymakta olan Grace Kasırgası'ndaki hava değişiklerine sürekli dikkat ediyor. 29 Ekim sabahı, saat 8'de Grace, tahmin edildiği üzere, soğuk cepheyle çarpışıyor ve sendeleyerek tekrar denize açılıyor. Son derece süratli hareket ederek saatte yetmiş deniz mili hızla esen rüzgârla dokuz metrelik dalgalar istifliyor. Artık o bir oyuncu, Sable'ın güneyinde kendi kendini kuran atmosferik mekanizmanın içinde önemli bir etken, belki çok daha fazlası. Grace o öğleden sonra 40. paraleli geçiyor ve 29 Ekim akşamı saat 8'de Sable Adası fırtınasıyla çarpışıyor.

Etki ise ani. Tropikal hava diğer bir fırtına sistemini öfkeden köpürten bir tür meteorolojik hızlandırıcıdır ve Grace Kasırga'sıyla karşılaştıktan sonraki birkaç saat içinde, fırtına çevresindeki basınç bir falezinkine eşdeğer bir eğim oluşturuyor. Meteorolojik haritalarda basınç, topografik haritalarda yüksekliğin gösterildiği gibidir, her iki durumda da eğriler birbirine yaklaştıkça değişim artar. Grand Sığlığı'nın meteorolojik haritaları 30 Ekim'in ilk saatleri için, izobar eğrilerinin fırtınanın kuzey kanadı üzerinde bir siyah öbekte yakınsadıklarını gösteriyor. Sıkıca istiflenmiş izobar eğrilerine sahip bir fırtınanın basınç eğimi diktir ve rüzgâr bilindiği üzere fevkalade şiddetle yokuş aşağı inecektir. Sable Adası açıklarındaki fırtınaya gelince, rüzgâr saatte

doksan deniz milini bulan hızla, alçak basınca doğru hücum ediyor. Bir NOAA felaket raporunun olaydan bir yıl sonra donuk bir dille ifade edeceği gibi, "Tahmin edilen tehlikeli fırtına artık bir gerçek."

Bu gibi kış boralarının tek güzel yanı, kıyı sakinleri açısından düşünülürse, kıyıda genellikle batıdan doğuya doğru esmeleridir. Yani bu boraların rüzgâr hızlarından ilerleme hızları çıkarılır. Örneğin, rüzgârı saatte yetmiş deniz miliyle esen bir fırtınanın ilerleme hızı yirmi deniz miliyse, etkili rüzgâr hızı elli deniz mili olacaktır. Bunun tam tersi de olabilir –ilerleme hızıyla rüzgâr hızı toplanır– fakat Doğu Sahili'nde bu durum hemen hemen hiç görülmez. Orta enlemlerdeki atmosfer hareketlerinin hepsi, batıdan doğuya doğrudur ve bir hava sisteminin bunun hakkından gelmesi neredeyse imkânsızdır. Fırtınalar bir süreliğine kuzeybatı veya güneybatı yönünde bocalayabilirler, ama jet rüzgârına gerçekten karşı gelmeleri mümkün değildir. Bunun olabilmesi olağanüstü bir değişkenler dizilişini, gökyüzünün o kocaman mekanizmasında üçüncü bir dişliyi gerektirir.

Genel olarak bu bir kasırga demektir.

Sable Adası fırtınası, 30 Ekim'e kadar Grace Kasırgası'yla Kanada yüksek basıncının kalıntıları arasına bütünüyle yerleşmiş oluyor. Tüm geniş cüsseler gibi kasırgalar da yavaşlamakta zorlanırlar, iç yapıları parçalandıktan sonra bile saat yönünün tersindeki devirleri daha uzun süre devam eder. Bu sırada Kanada yüksek basıncı, yoğun ve soğuk havayla birlikte saat yönünde dönmeyi halen sürdürüyor. Bu iki sistem, fır-

tınayı dişlileri arasına aldıktan ve sıkıştırdıktan sonra batıya doğru fırlatan koca çarklar vazifesini görüyorlar. Buna mürteci hareket denir; bu büyük bir fırtınada ancak yüz yılda bir gerçekleşebilecek meteorolojik bir karşı koymadır. 27 Ekim gibi erken bir tarihte, Maryland'deki NOAA Cray bilgisayarları fırtınanın mürteci hareket neticesinde kıyıya doğru gerileyeceğini söylüyorlardı; iki gün sonra Bob Case bürosunda oturmuş, GOES uydu görüntüsünden bunun aynen gerçekleşmesini izliyordu. Meteorologlar bazen garip olaylardaki kusursuzluğa tanık olurlar; tamamen bağımsız üç hava sisteminin, yüzyılın olayını oluşturmak için çark dişlileri gibi içiçe geçmeleri bunlardan biridir. Tanrım, diye aklından geçirdi Case, bu kusursuz fırtına 233
olmalı.

Bu korkunç dizilişin bir sonucu olarak, kıyıya yakın olan herkes dayak yerken, kılıç filosunun büyük kısmı –Flaman Doruğu'ndan ayrılmak üzere olanlar– fırtınanın en şiddetli darbesinden esirgeniyor. Albert Johnston'ın doksan deniz mili batısında bulunan 32 metrelik *Mr. Simon*'ın ön kapısı içeri doğru patlıyor, dümen köşkü sular altında kalıyor ve çapa bağları kopuyor. Çapa güvertede oraya buraya çarpmaya başlayınca, bir mürettebat üyesinin dışarı çıkarak onu kesip atması kaçınılmaz oluyor. *Laurie Dawn 8* antenlerini kaybediyor ve hava deliği borularından aşağı inerek motorlarından birini tıkayan afilli bir dalga alıyor. Sahilin uzak güneyinde durum çok daha vahim. *Eagle* adlı bir yük gemisi *Star Baltic* adlı bir şileple birlikte Carolina açıklarındayken kendini büyük bir belanın içinde buluveriyor, her ikisi de epey hasarla lima-

na doğru gelmeye çırpınıyor. 123 yıl önce inşa edilen otuz metrelik *Anne Khristine* uskunası Delaware sahili açıklarında batıyor ve tayfası ancak Sahil Koruma helikopterlerince kurtarılabiliyor. *Andrea Gail*'in yalnızca kırk beş deniz mili güneyinde bulunan *Zarah* yük gemisi güvertesine, lombozlarını tutan çelik civataları söken otuz metrelik azman dalgalar alıyor. Otuz ton su tayfa mahfilini basarak görevli mahfiline doğru devam ediyor, çelik bir bölmeyi patlattıktan sonra iki duvarı daha yırtarak geçiyor, tayfanın uyuduğu yatakhaneyi basıyor, bir kamara iskelesinden aşağı doğru yol bularak, geminin makinasını öldürüyor. Düşünün ki *Zarah* 165 metre uzunluğunda bir gemi.

Bir de Büyük Güney Boğazı'nın ağzında tek başına bulunan *Satori* yelkenlisi var, suyun üzerinde kalma mücadelesini kaybetmek üzere. Karen Stimpson perişan bir halde navigasyon masasının yanına çömeliyor ve Salı sabahı NOAA hava raporunu dinliyor:

78'DEKİ TİPİ FIRTINASINDAN SONRAKİ EN ŞİDDETLİ FIRTINALARDAN BİRİ, DAHA ŞİMDİDEN ÜÇ DÜZİNE GEMİ NAUSET KUMSALI'NDA KARAYA OTURDU VEYA BATTI. GEMİ RAPORLARI 20 METRELİK DALGALARDA YOĞUNLAŞIYOR, Kİ BU BELKİ YÜKSEK BİR DEĞER AMA GELECEK SORUNLARIN YALNIZCA BİR BELİRTİSİ. RÜZGÂR ALANINDAKİ GEÇİCİ DURGUNLUĞA RAĞMEN KIYIDA KIRILAN SERT DALGALARA DİKKAT EDİLMESİ ÖNERİLİR.

Leonard'ın ısrarla söylediğinin tersine, fırtına şiddetini giderek arttırıyor; dalgalar otuz metre ve rüzgâr hızı kasırga kuvvetine yaklaşıyor. Bordasına her dalga

çarpışında tekne çaresizlik içinde küpeştesine kadar yan yatıyor. "*Öyle* bir dayak yiyorduk ki –hakiki bir şiddet gösterisiydi," diye anlatıyor Stimpson. "Eşyalar uçuşuyordu, gelen her dalga bizi kamaranın içinde yerden yere çalıyordu. Teknenin parçalanması an meselesiydi." Bylander güverteye çıkmayı reddediyor, Leonard ise ranzasına kıvrılmış, somurtkan ve sessiz bir şekilde viski şişesinden koca koca yudumlar aşırıyor. Stimpson ne kadar giysisi varsa üzerine giyerek dar kamara iskelesinden tırmanıyor ve kendini cankurtaran halatına klipsliyor.

Ne yaparsa yapsın –dümen yekesini bağlasa, rüzgâr altı ilerlese, flok yelkenini daha az açsa da– tekneyi kontrol edemiyor. Bordaya binen dalgalar yüzünden defalarca tavla halatının ucuna kadar gidip geliyor. Stimpson pruvayı dalgaya karşı tutmazlarsa devrileceklerinin farkında, yani motoru çalıştırmaktan başka şansları olmadığına karar veriyor. Leonard'a ne kadar yakıtları kaldığını sormak üzere arada bir güverte altına iniyor, ama her defasında farklı bir cevap alıyor. Bu hem yakıt hem de Leonard'ın ruhsal durumu için kötü bir işaret. Fakat Leonard'ın söylediğine göre tek sorunları yakıt değil; pervane de aksilik çıkarıyor. Böylesi yıkıcı dalgalarda pervane ikide bir sudan çıkarak hızla boşta döner; böylece rulmanlar da er geç yanar.

Leonard pervane kavitasyonunun inceliklerini açıklarken, yere serici ilk darbe geliyor. Bir dalga *Satori*'yi bordalarından yakalayarak yelkenini suya sokuyor; hepsi uzak duvara çarpıyor. Konserve yiyecekler mutfaktan roket gibi fırlıyor ve kamaraya su dolmaya baş-

lıyor. Stimpson önce teknenin yarıldığını zannediyor –bir idam hükmü– ama aslında sadece sular ana kapıdan içeri doluşuyor. Kamaraya cam kırıkları ve döküntüler yığılıyor, navigasyon masası sırılsıklam. Basit yanbant kullanım dışı, VHF'nin durumu şüpheli.

Stimpson'ın çoğu deneyimi ahşap teknelerde yaşamış; fırtınalı havalarda ahşap tekneler kalafatalarını atarak batarlar. Fiberglas çok daha sağlamdır, ancak onun da sınırları vardır. Stimpson henüz bu sınırları bilmiyor. Görünüşe göre teknenin burnunu dalgalara dik tutmanın, aldıkları darbeleri azaltmanın hiçbir yolu yok. VHF, bir mayday gönderebilse bile –ve bunu tam olarak bilmenin imkânı yok– menzili sadece birkaç deniz mili. Onlar ise kırk beş deniz mili açıktalar. Dalgaların arasından, darbelerin arasından, Stimpson bağırıyor, Sanırım bir hayatta kalma çantası hazırlamalıyız! Tekneyi terk etmek zorunda kalırsak diye!

Yapacak bir şeyi olduğu için minnettar kalan Bylander yerdeki enkazı ayıklıyor ve bir deniz çantasını teneke kutudaki yiyecekler, şişe sular, giysiler ve tel bir peynir dilimleyiciyle dolduruyor. Sue, dilimleyiciye ihtiyacımız yok, peyniri ısırabiliriz! diyor Stimpson, fakat Bylander başını sağa sola sallıyor. Bununla ilgili bir şeyler okumuştum ve farkı yaratan inceliklerdir! Ray, tekne minderleri nerede? Acil durum çantasını hazırlarken ikinci kez darbe alıyorlar. Bu ilkinden çok daha hiddetli, teknenin kendini toplaması uzun sürüyor. Stimpson'la Leonard, sağa sola çarptıktan sonra sersemlemiş bir halde yerden kalkıyorlar, Bylander güvertedeki hasara göz atmak için kapı ağzından kafasını

çıkarıyor. Aman Tanrım, Karen! diye çığlık atıyor. Can salı gitmiş!

"Bir köşeye çekilmiş, etrafımı yumuşak şeylerle kaplamıştım," diye anlatıyor Stimpson, "yaklaşık on dakika boyunca tuttuğum bir el feneriyle bazı vedalar yazarak fermuarlı bir çantaya, onu da giysilerimin arasına koydum. Bu en son noktaydı. Kimseyle bağlantı kuramadık, gecenin zifiri karanlığıydı –ki bu kendi dehşetini de beraberinde getiriyordu– ve içimden bir his her şeyin daha da kötüleşeceğini söylüyordu. Oysa bu tuhaf bir şey. O an ne duygu vardı, ne de korkuya ayıracak vakit. Benim için korku, geceleyin saat ikide şehrin ıssız bir sokağında ilerlerken, arkamda ayak sesleri duymaktır –işte bu benim için kelimelerin ötesinde bir dehşet. O an olanlar ise kelimelerinde ötesinde bir dehşet falan değildi. Gaddar bir gerçeklik hissi, ne yapmam gerektiğine karar vermek için didinip durmak, hayatta kalma ve diğerlerini de yaşatma kararlılığı, teknenin yediği karanlık ve yaygaracı yumrukları ayrımsama, işte olanlar buydu. Fakat kesinlikle kelimelerin ötesinde bir dehşet değildi. Sadece başaramayacağımızı bilmenin karşı konulamaz eziciliğini hissediyordum."

Stimpson'ın haberi yok, ama Bylander cesedi teşhis edilebilsin diye pasaportunu karnına bantlıyor. O an iki kadın da ölüme hazırlanıyor. Stimpson veda sözcüklerini yazmayı bitirdikten sonra Leonard'a artık bir mayday gönderme vaktinin geldiğini söylüyor. Mayday Fransızca *venez m'aidez*'den geliyor –gelip bana yardım edin!– ve aslında tekne veya gemidekilerin tüm umutlarını yitirdikleri anlamına geliyor. Onları kur-

tarmak başka birilerine bağlı. Leonard mevkiisinde hareketsiz. Tamam, diyor. Stimpson zar zor kokpite ulaşıyor ve Bylander VHF'yi yeniden hayata döndürmeyi denemek üzere navigasyon masasına oturuyor.

29 Ekim, öğle üzeri saat 11.15, Long Island açıklarında bir şilep VHF'den bir kadının dehşet dolu sesini yakalıyor: *Burası Satori, Satori, 39-49 kuzey ve 69-52 batı, üç kişiyiz, bu bir mayday çağrısıdır. Bizi duyan birileri varsa, lütfen yerimizi Sahil Koruma'ya bildirsin. Tekrar ediyorum, bu bir mayday çağrısıdır, bizi duyan varsa, yerimizi Sahil Koruma'ya bildirsin...*

Gold Bond Conveyor şilebi mesajı Boston'daki Sahil Koruma'ya aktarıyor, ardından Boston Provincetown Limanı'nda bulunan *Tamaroa* kotrasıyla bağlantıya geçiyor. *Tamaroa* balıkçı filosu üzerinde nokta tahkikatı yaptığı Georges Sığlığı açıklarından yeni dönmüş ve şu an Cod Burnu'nun koca kıvrık kolunun içinde havanın dinmesini bekliyor. Cod Burnu Hava Üssü'nden ufak bir Falcon jeti aceleyle havalanıyor ve 62 metrelik, 1.600 tonluk *Tamaroa* gece yarısı demir alarak fırtınanın boğazından aşağı doğru kaymaya başlıyor.

Satori ekibinin telsizin çalışıp çalışmadığını bilmesi olası değil, mayday çağrısını ne pahasına olursa yinelemeye devam etmeli ve ümitlerini kesmemeliler. Telsiz çalışıyor *olsa bile,* sinyalin alınması için yine de bir diğer teknenin en fazla iki buçuk - üç deniz mili açığında bulunmaları gerekli. Bu böyle bir geceden çok fazla şey istemek demek. Navigasyon masasının ardına sıkışmış haldeki Bylander, isimlerini ve pozisyonlarını hiçbir

yanıt almaksızın yayımlamaya aralıklı olarak yarım saat boyunca devam ediyor; orada yapayalnızlar, tüm aktarabileceği bu. Fakat denemeyi bırakmıyor –başka yapacak ne var ki? – ve bu arada Stimpson, *Satori*'nin burnunu dalgalarda tutmaya çalışmak için tekrar güverteye çıkıyor. Bir süre sonra fırtına kükremeleri arasında gidip gelen bir uçak sesi duyuyor. Gözleri deli gibi karanlığı tarıyor, bir dakika sonra bulut örtüsünün altında uçan bir Falcon jeti başının hemen üzerinde haykırıyor ve VHF'den Bylander'la temasa geçiyor. "Sue çok heyecanlanmıştı, serseme dönmüştü," diyor Stimpson, "ama ben sakindim. Daha önce böylesi sevindiğimi ve ferahladığımı hatırlamıyorum, çünkü canlılar âlemine yeniden katılmıştım."

Falcon Pilotu bulut örtüsünün hemen altında daireler çizerken, VHF'den Bylander'la ne yapılması gerektiğini tartışıyor. *Tamaroa*'nın oraya varması on iki saati bulacak, o zamana kadar tekneyi su üzerinde tutmak zorundalar, motoru yakma pahasına olsa bile. Yere serici bir darbeyi daha göze alacak dermanları yok. Bylander Leonard'a rağmen sonunda marş anahtarını çeviriyor, motor onu hayrete düşürerek çalışıyor. Fırtına floğu açık ve pervane dönerken, artık başlarını rüzgâra birkaç derece çevirebilirler. Bu pek fazla bir şey sayılmaz ama dalgaların onları orsaya getirip yatırmalarını önleyecektir.

Bütün gece boyunca Falcon pilotu bu cehennemden sağ çıkacakları konusunda Bylander'ı avutarak teknenin üzerinde uçuyor. Stimpson dümen başında, Leonard ise teknesinin pek yakında yok olacağını düşünüyor. *Ta-*

maroa geldiğinde, teknesini terk etmek zorunda kalacak, bu bir kaptan için tasavvur edilmesi hemen hemen imkânsız bir davranış. *Satori* onun evi, hayatı, Sahil Koruma tarafından tekneden alınmasına müsaade edecek olursa muhtemelen onu bir daha asla göremeyecek. En azından tek parça olarak. O gece ranzasına uzanmış şafağı beklerken, bir anda Ray Leonard teknesini bırakmama kararı alıyor. Bayanlar isterlerse ayrılabilirler ama o, limana teknesiyle birlikte varacak.

Gece boyunca *Tamaroa* fırtına altında yoluna devam etmeye çabalıyor. Bir dev olan bu kotra, İkinci Dünya Savaşı'nda kazaya uğrayan savaş gemilerini kurtarmak üzere inşa edilmiş ve hakkında yazılanlara göre, "Her şeyi yedekte çekip yüzdürebilir." Ancak sular öylesine kabarık ki, saatte en fazla üç-dört deniz mili hız yapabiliyor –aşağı yukarı yürüyüş hızı. Geniş ölü dalgalarda pruvası dalganın en yüksek noktasına saplanıyor, hızını kaybedip duruyor, ardından köprüsünü serpinti sesleri almış ve yeşil sular frengi deliklerini çarşaf gibi örtmüş bir vaziyette uzak uçtan fırlayıveriyor. Cod Burnu Körfezi'ni geçiyor, boğazdan sıyrıla sıyrıla ilerliyor, Elizabeth Adaları'nı sancakta bırakıyor ve Martha's Vineyard çevresinden dönüyor. *Tamaroa*'daki en yüksek rütbeli subay olan Binbaşı Lawrence Brudnicki, olay mahalline ertesi akşamüstü geç saatlerde varacaklarını tahmin ediyor; *Satori* ekibi o zamana kadar su üzerinde kalmalı. Teknede artık ne can salı var, ne de hayatta kalma giysisi, en yakın helikopter üssü ise bir saatlik mesafede. *Satori* batacak olursa, mürettebat kesinlikle sağ kalamaz.

Brudnicki *Satori*'yle doğrudan konuşamıyor, an-

cak teknenin üzerinde turlar atan Falcon aracılığıyla mesaj gönderebiliyor. Ayrıca hem kotra, hem de uçak Boston'daki Birinci Bölge Komuta Merkezi'yle[1*] –Sahil Koruma raporlarındaki adıyla D1 Comcen– irtibat halindeler. D1 Comcen kurtarma operasyonunda görevli tüm deniz ve hava taşıtlarını koordine etmek ve insanları tekneden alacak en güvenli stratejiyi geliştirmekle yükümlü. Her kararın son olarak onlar tarafından da onaylanması gerekiyor. *Satori* henüz batmış değil, bu yüzden Falcon korumasının *Tamaroa* ulaşana kadar devamına ve sonrasında ekibin can salıyla alınmasına karar veriliyor. Bu şartlar altında yapılacak hava kurtarması ekip açısından teknede kalmaktan daha riskli olabilir, dolayısıyla buna genellikle en son çare olarak başvurulur. Gün ağarır ağarmaz Falcon bir H-3 kurtarma helikopteriyle nöbet değişecek ve *Tamaroa* belirene dek H-3'ler sırayla tekneye korumalık edecekler. Helikopterlerin uçuş süreleri sınırlı –genelde dört saat kadar– ama eğer ihtiyaç olursa insanları sudan çekip alabilirler. Falcon jetleri ise etraflarında dönüp durmak ve boğulmalarını izlemek dışında sudaki insanlar için pek bir şey yapamaz.

Aşağıdakiler olay raporundan, D1 Comcen:

02.30 – y/t'nin (yelkenli tekne) yakıtı bitmek üzere, Tamaroa varana kadar Falcon'u o/m'nde (olay mahalli) tutmaya karar verdik.

05.29 – Falcon y/t ile bağlantısını yitirdi, y/t'nin akü gücü zayıflıyor ve tekne su alıyor. Pompalar şimdilik idare ediyor ama elektrikle çalışıyorlar.

[1*] First District Command Center (D1 Comcen)

07.07 – Falcon olm'nde, teknenin pozisyonu tam olarak tayin edildi. Altı saatlik yakıt kaldı. Teknedeki insanlar korkuyor.

H-3 olay mahalline 06.30 sularında varıyor ve *Satori*'nin tam konumunu tespit etmeye çalışırken yarım saat harcıyor. Şartlar öyle kötü ki, tekne Falcon'un radarında gözden kayboluyor ve H-3 pilotu, onu köpük damarlı dalgaların arasında ancak tam tepesindeyken fark edebiliyor. H-3, teknenin tam üzerinde havada asılı beklerken, Falcon aşağıya bir can salı atma hazırlığı için çizdiği daireden güneybatıya doğru sapıyor. Bu koşullar altında, Falcon pilotunun bir yelkenli kadar

ufak bir cisimle aynı hizaya gelmesi mümkün değil, yani H-3 bir bakıma dublörlük yapacak. Falcon 140 deniz mili hızla geri dönüyor, radarı helikoptere kilitli, son anda H-3 geri çekiliyor ve jet tam o noktaya salı bırakıveriyor. Helikopter pilotu sesini duyurmak için bağırarak *Satori*'nin yelken direğinin üstüne doğru geliyor ve ikinci pilot döşemedeki bir kapaktan dışarı paket halinde iki adet can salı ittiriyor. Birbirlerine uzun bir naylon halatla bağlı olan sallar, havada dönüyorlar ve *Satori*'nin her iki yanından ayrı ayrı suya düşüyorlar. Altmış metre yükseklikten kasırganın koynuna bırakılan tavla halatı, Bylander'ın tam avcunun içine düşüyor.

Satori ekibi paketleri güverteye çekerken H-3 tepelerinde asılı kalmayı sürdürüyor, fakat her iki sal da çarpmanın etkisiyle patlamış durumda. Halatın iki ucu da bomboş. *Tamaroa* halen beş saat uzaklıkta ve fırtınanın sahile doğru birkaç yüz deniz mili sokulduğu görülüyor. Böyle giderse önümüzdeki yirmi dört saat

içinde *Satori*'nin tam üzerinden geçecek. Bu durumda bir gündüz kurtarması zor görünüyor, gece kurtarması ise söz konusu bile olamaz. *Satori* ekibi şu birkaç saat içinde tekneden alınmazsa, büyük bir ihtimalle, sonradan hiç alınamayacak. O sabahın ilerleyen saatlerinde ikinci H-3 olay mahalline ulaşıyor ve pilot, Yüzbaşı Klosson, durumu Ray Leonard'a açıklıyor. Leonard ise telsizle, tekneden ayrılmayacağını bildiriyor.

Leonard'ın ciddi mi olduğu, yoksa görünüşü kurtarmaya çalışmak için mi böyle davrandığı pek açık değil. Hangi nedenle olursa olsun, Sahil Koruma bunu kabul etmiyor. İki helikopter, iki Falcon jeti, bir orta menzilli kotra ve yüz kadar havacı ve gemici bu kurtarma operasyonu için çalışıyor. *Satori* ekibi artık çıkarılmak üzere. Ancak öğlen 12.24'te, Comcen olay raporuna *"Tekne sahibi ayrılmayı reddediyor ve daha önceleri de kasırga atlattığını söylüyor,"* şeklinde bir kayıt geçiliyor. *"Tamaroa'yu mutlak emniyetsiz seyir bekliyor, bu nedenle s/i (sahip–işletmeci) zorla alınabilir."*

"Mutlak emniyetsiz seyir" terimi, deniz taşıtının, mürettebatı veya başkaları için kabul edilemez bir risk taşıdığı anlamına geliyor ve böyle bir durumda Sahil Koruma'nın taşıttaki herkesi çıkarmaya kanuni yetkisi vardır. Binbaşı Brudnicki Birinci Bölge'yle telsizle temasa geçerek *Satori* için mutlak emniyetsiz tanımlaması talep ediyor ve 12.47'de bu kabul ediliyor. *Tamaroa* sadece birkaç deniz mili uzaklıkta; *Satori*'nin VHF'sinin menzili içinde. Brudnicki telsizle Leonard'ı arayarak bu konuda seçme şansı olmadığını söylüyor. Herkes tekneyi terk edecek. Demir aldıktan on üç saat sonra, öğlen saat 12.57'de *Tamaroa* görüş alanına giriyor.

Satori'yi çevreleyen bir sürü tertibat var. Falcon, H-3, *Tamaroa* ve ilk mayday çağrısından beri çevresinde daireler çizmekte olan *Gold Bond Conveyor* şilebi. Gerçi sorun çevredeki tertibat değil, asıl sorun zaman. Karanlık yalnızca üç saat ötede ve ayrılan H-3 pilotu *Satori*'nin bir gece daha geçirebileceğini hiç sanmıyor. Yakıtı tükenecek, yıkıcı darbeler almaya başlayacak ve nihayetinde parçalara ayrılacak. Ekip denize saçılacak ve helikopter pilotu geri alma garantisi olmadığı için kurtarma yüzücüsünü bırakmayı reddecek. Yüzenlerin yanında manevralar yaparak onları toplamak *Tamaroa*'ya kalacak, ancak böyle dalgalarda bu neredeyse imkânsız. Sonuç olarak, ya şimdi ya da hiç!

Brudnicki onları tekneden almanın tek yolunun ufak bir Avon içinde *Tamaroa*'ya geri getirmek olduğuna karar veriyor. Avonlar, yüzeyleri sert, kıçtan takma motorları olan altı buçuk metrelik şişme sallar; bunlardan biri *Satori*'ye ulaşarak hayatta kalma giysilerini atabilir ve ardından üç ekip üyesini toplamak üzere geri dönebilir. İçlerinden biri suya düşecek olursa, giysisi sayesinde ıslanmayarak suyun yüzeyinde kalır. Bu çok güç bir manevra değil, fakat daha önce kimsenin bunu böyle koşullar altında yapmamış. Zaten daha önce kimse böylesi koşullar da *görmemiş*. Öğlen saat 13.23'te *Tamaroa* mürettebatı iskele mataforasının başında toplanıyor, üç adam üstüne çıktıktan sonra Avon suya indirilmeye başlanıyor.

İşler daha başından kötü gidiyor. Dalgalar arasında geçici dinginlik denen şey aslında dalganın en tepe ve en dip noktalarının on - on iki metrelik yer değişimin-

den başka bir şey değildir. Baş-porsun Thomas Amidon fırsatını bulup da Avon'u yarıya kadar indirdiğinde, arkadan gelen dalga Avon'u derhal yukarıya kaldırıyor, dalganın en dip noktasının ve serbest düşüşlerin halatın ucuna yaptığı gerilimle başa çıkılamıyor. Kaldırma halkası bir anda yuvasından sökülünce Amidon düşecek gibi oluyor, güç bela tekrar yerine geçerek salı indirmeyi başarıyor ve sonunda *Tamaroa*'dan uzaklaşıyor.

Dalgalar neredeyse, Avon salının iki katı. Köpükler arasından azap verici yavaşlıkla *Satori*'ye ulaşan sal, tekneyle başlarını ve kıçlarını uç uca getirince bir mürettebat üyesi üç hayatta kalma giysisini güverteye fırlatıyor. Stimpson onları kaparak diğerlerine dağıtıyor, fakat Amidon tekneden zamanında uzaklaşamıyor. *Satori* bir dalgayla yükseliyor ve Avon'un üzerine binerek bölmeli iç lastiklerinden birini deliyor. Olaylar birden hızlanıyor: Avon'un baş tarafı sönünce bir dalga salı küpeştesine kadar suyla dolduruyor, motor duruyor ve sal kıç tarafa doğru meyilleniyor. Amidon çaresizlikten deliye dönmüş bir şekilde motoru tekrar çalıştırmayı deniyor ve sonunda başarıyor, fakat bellerine kadar suyun içindeler ve salları kötürüm halde. *Satori* ekibini kurtarmak şöyle dursun, şu an kendi başlarına *Tamaroa*'ya bile dönecek durumları yok. Artık kurtarılmayı bekleyen üç değil, altı kişi var.

H-3 mürettebatı olanları hayretler içinde izliyor. Atlama kapısı açık bir halde saat iki yönünde havada asılı duruyorlar, dalga tepelerinin hemen üzerinde. Salın dalgalarla hızla sürüklendiğini ve *Tamaroa*'nın 90 derecelik yalpalar attığını görebiliyorlar. Pilot Cla-

ude Hessel, sonunda telsizle Brudnicki ve Amidon'la temasa geçerek, helikopterle bunu yapmanın bir yolu olabileceğini anlatıyor. Fakat *Satori* ekibini doğrudan güverteden alamayacağını, çünkü yaprak gibi sallanan direğin vinç halatına dolaşarak bir faciaya neden olabileceğini söylüyor. Bu durum H-3'ün aşağı çekilerek teknenin tam tepesine düşmesiyle sonuçlanabilir. Ancak Hessel'in aşağıya bırakacağı kurtarma yüzücüsü, insanları tekneden teker teker alarak vinçle yukarı çıkarabilir. Bu ellerindeki en iyi fırsat ve Brudnicki bunun farkında. Konuyu Birinci Bölge'ye danıştıktan sonra operasyonu onaylıyor.

Hessel'in helikopterinde bulunan kurtarma yüzücüsü Dave Moore, daha önce büyük çapta bir kurtarma operasyonunda bulunmamış ve üç yıldır bu görevde. ("Sıkı olaylar her zaman olmaz –çoğunlukla birilerinin sizi onlara doğru ittirmesi gerekir," diyor. "Eğer açıktaki bir yelkenlinin başı dertteyse çoğunlukla imdadına biz yetişiriz, fakat geriye kalanlar ufak tefek işlerdir.") Moore, bebek-yüzlü, yakışıklı bir adam –çenesi köşeli, mavi gözlü ve gülümseyişi çok içten. Kısa ve kalın vücudu atletik olmaktan ziyade fok balığını andırıyor. Mesleği, yani kurtarma yüzücülüğü, ilk kez 1980'lerin ortasında New York açıklarında bir tankerin batmasıyla gündeme gelmişti. Tankerin tepesinde bir Sahil Koruma helikopteri bekliyordu, fakat mevsim kıştı ve tanker mürettebatı kaldırma sepetine ulaşamadan vücutları buz kesti. Hepsi boğuldu. Kongre bu konuda bir şeyler yapılmasını kararlaştırdı ve Sahil Koruma bunun üzerine Donanma kurtarma programını yürürlüğe koydu. Moore 25 yaşında, Karen Stimpson'ın liseden mezun olduğu sene dünyaya gelmiş.

Moore'un üzerinde neopren bir balıkadam elbisesi var. Çoraplarla başlığı giyiyor, paletleri takıyor, gözlükle şnorkeli başının üzerine çekiyor, ardından ellerine neopren eldivenleri geçiriyor. Bir cankurtaran kemerine kopçalanıyor ve ardından uçuş mühendisi Vriesman'a hazır olduğunu işaret ediyor. Tek kolunu atlama kapısı boyunca sürgü gibi uzatmış olan Vriesman, yana adım atarak Moore'un uca yakın çömelmesi için yer açıyor. Bu hareket, "onda on" konumunda olduklarını gösteriyor –on fit yükseklikte on deniz mili hızda. Artık dahili haberleşme sistemiyle bağı kalmayan Moore, son ayarlamaları onları pilota aktaracak Vriesman'a el kol işaretleriyle anlatıyor. Her şey tamam; Moore üç yıldır şu an için eğitiliyordu. Bir saat önce hava üssünde öğle yemeği kuyruğundaydı. Şu an ise felaket girdabının ortasına atlamak üzere.

Hessel tekneye göre saat iki yönünde alçakta bekliyor. Moore ekibin güvertede salkım gibi toplandığını ve *Satori*'nin dalgalara karşı bata çıka ağır ağır ilerlediğini görebiliyor. Vinç kumandasının başındaki Vriesman Moore'un hemen yanında, havacılık elektroniği uzmanı Ayres ise ikinci pilotun hemen arkasındaki telsiz ve arama cihazlarının başında duruyor. Her ikisinde de uçuş elbiseleriyle düşüş başlıkları var ve duvardaki dahili haberleşme sistemine bağlılar. Saat 14.07. Moore dalgaların arasında gözüne bir nokta kestiriyor, derin bir nefes alıyor ve atlıyor.

Bu on fit, yaklaşık üç metrelik bir düşüş. Önce ayakları çarpıyor, elleri yana bitişik. Yüzeye çıkıyor, şnorkelini temizliyor, gözlüğünü takıyor ve ardından

Satori'ye doğru palet çırpmaya başlıyor. Su ılık sayılır –Gulf Stream bölgesi– ama dalgalar onda ayrı ayrı öbekler üzerinden ziyade, yokuş yukarı ve yokuş aşağı yüzüyormuş hissini uyandıracak kadar kocaman. Bazen rüzgârın bir dalga tepesini savurduğu oluyor ve Moore'un yoluna devam etmeden önce beyaz su çağlayanının altına dalması gerekiyor. *Satori* ölü dalgaların ardında bir görünüp bir kayboluyor, H-3 ise pervanelerinin rüzgârı kısmen düzleşmiş suyun üzerinde geniş bir nilüfer açtırırken yukarıda gürleyip duruyor. Vriesman dürbünle atlama kapısından aşağısını endişe içinde izleyerek, Moore'u helikoptere geri almanın zorluğunu tartmaya çalışıyor. Eninde sonunda, uçuş mühendisi

olarak, yüzücüyü bırakma onun kararı ve herkesi sağ salim helikoptere almak onun işi. Eğer içine sinmezse, Moore atlayamaz.

Moore dakikalarca, aralıksız yüzdükten sonra başını Vriesman'a çeviriyor ve olmuyor gibilerinden kafasını sallıyor. Motor idaresi altındaki tekneyi bu dalgada yakalamanın imkânı yok. Vriesman sepeti aşağıya gönderiyor ve Moore tekrar içine tırmanıyor. Ancak tam yukarı çıkmak üzereyken sepete dalga çarpıyor.

Kocaman ve tepeli bir dalga bu; on altı - on yedi metre var. Moore'un üzerine çığ gibi düşüyor ve hem onu hem de kaldırma sepetini gömüveriyor. Vriesman içinden ona kadar sayıyor ve Moore nihayet köpüklerin arasından mantar gibi fırlıyor, hâlâ sepetin içinde. Oysa sepet artık vinç halatına bağlı değil; kancadan kopmuş ve boşta yüzüyor. Moore kısıtlı görüş açısı yüzünden sepetin halattan ayrıldığını fark etmiyor; orada öylece oturmuş, yukarı çekilmeyi bekliyor. Bir süre sonra hiç-

bir yere gitmediğini anlıyor, dışarı çıkarak sepeti halata kadar beraberinde yüzdürüyor ve kopçalıyor. İçeri tırmanıyor ve Vriesman onu yukarı çekiyor.

Bu kez işleri başka türlü yapacaklar. Hessel helikopteri *Satori*'nin on beş metre ötesinde hafif yana eğiyor ve işaret panosuna tebeşirle "Kanal 16" yazarak, bunu aşağıya gösteriyor. Bylander aşağıda gözden kayboluyor, ardından Hessel VHF'den onunla konuştuğunda bir sudan-alma-operasyonu yapacaklarını söylüyor. Hayatta kalma giysilerinin içine girmeli, dümen yekesini bir yerlere bağlamalı ve ardından tekneden atlamalılar. Sudayken grup halinde kalmalı ve Moore'un onlara doğru yüzmesini beklemeliler. Moore da her seferinde birini alarak vinç sepetine yerleştirecek ve yukarıya gönderecek.

Bylander yeniden güverteye çıkıyor ve talimatları diğerlerine aktarıyor. Moore elinde dürbünle aşağıdakilerin giyinmelerini ve kendilerini küpeşteden atlamaya hazırlama çabalarını izliyor. Önce içlerinden biri küpeşte parmaklığına bir bacağını atıyor, ardından bir diğeri ve nihayetinde üçü de birlikte suya dalıyor. Cesaret toplamaları dört-beş dakikalarını alıyor. Leonard'ın elinde ağzına kadar kişisel eşyalarıyla dolu bir çanta var, fakat küpeşteden atlarken elinden kaçırıyor ve güvertede bırakıyor. İlerlemekte olan tekneye aşağıdan tutunmak için yırtınıyor, ama başaramıyor; çantasını bir daha göremeyeceğini anlayınca sinirinden dövünmekle kalıyor ancak. Moore olanları görüyor ve Leonard'ın suda sorun çıkarabileceği düşüncesi onu endişelendiriyor.

Su epey ılık olduğu için Moore başlığıyla eldivenlerini çıkarıyor ve gözlüğünü tekrar yüzüne indiriyor. Her şey tamam; şimdi yapamazlarsa, bir daha asla yapamazlar. Hessel, sudakileri ufak dikiz aynadan bakarak bir hizaya getirerek, *Satori*'yi saat altı yönüne yerleştiriyor ve yavaş yavaş alçalmaya başlıyor. Bu hassas bir uçuş. Moore'a harekete geçmesini söylüyor, Moore derin bir nefes alıyor ve atlıyor: "Moore'u bıraktılar ve o da suyun üzerinde seke seke bize doğru yüzmeye başladı," diyor Stimpson. "Geldiğinde şöyle dedi, 'Selam, ben Dave Moore, kurtarma yüzücünüz, nasılsınız?' Ve Sue karşılık verdi, 'İyiyiz, sen nasılsın?' Bu sahne çok candandı. Ardından Moore ilk önce kimin gideceğini

sordu, Sue, 'Ben giderim.' dedi. Moore onu hayatta kalma giysisinin arkasından kavradı ve geri geri yüzmeye başladı."

Moore Bylander'ı kurtarma sepetine yüklüyor, yirmi saniye sonrasında helikopterin içinde. Kendine gelmesi beş dakika alıyor (havacılık elektroniği uzmanı Ayres her şeyi vinç jurnaline kaydetmekte). Ardından sırayla Stimpson iki, Leonard üç dakika içinde kendilerine geliyorlar. Leonard öylesine kederli ki suyun içinde ölü gibi ağırlaşıyor, Moore onu ancak kündeye alarak sepete koyabiliyor ve ardından bacaklarını da içeriye ittiriyor. Yukarı en son çıkan Moore, saat 14.29'da helikoptere geri dönüyor. Hemen hemen iki saattir olay mahallindeler.

Moore üzerindeki takımları çıkarmaya başlıyor, tam balıkadam elbisesini yarıya kadar çıkarmışken, helikopterin hiçbir yere gitmediğini, aksine *Tamaroa*'nun iske-

le kıç omuzluğunun üzerinde asılı beklediğini fark ediyor. Uçuş başlığını takıyor ve *Tamaroa*'nun Hessel'e, Avon mürettebatını geri getirmek için hazır olmasını söylediğini duyuyor. Aman Tanrım, diye geçiriyor içinden. Moore takımlarını tekrar giyerek atlama kapısındaki yerini alıyor. Hessel bir diğer sudan-kurtarma-operasyonuna karar vermiş durumda, Moore yukarıdan üç Sahil Koruma muhafızının el ele tutuşarak isteksizce salı terk edişlerini izliyor. Bu kadar uzaktan bile korkuları okunabiliyor. Hessel alçalıyor, böylesi ufak bir hedefi dikiz aynasında zor zor seçerek onları da saat altı yönüne yerleştiriyor. Moore baş işaretini alarak üçüncü kez suya atlıyor; şimdi yeni baştan talim yaptırmak zorunda, kurtarma operasyonunun tamamı on dakika sürüyor. Helikoptere ulaşan her Sahil Koruma muhafızı Stimpson'a doğru başparmağını kaldırıyor, Tamamdır! En son Moore çıkıyor –"boş kanca aracılığıyla," diyor raporda– ve Vriesman onu kapıdan içeri çekiyor. H-3 hafif yana yatıyor, burnunu aşağı indiriyor ve dönüş yolculuğuna başlıyor.

"Helikoptere çıktığımda herkesin iyi olup olmadığımızı anlamak için benimle Sue'nun yüzüne baktığını hatırlıyorum." diyor Stimpson. "O yoğunluğu unutamam, beni derinden etkiledi. Bu adamlar *çok* havalıydı, ama aynı zamanda hepsi de çok insalcıldı –hakiki insanlık. Ellerini omuzlarımıza koyarak gözlerimizin içine baktılar ve şöyle dediler, 'Sizi sağ salim gördüğümüze çok sevindik, dün gece sizinleydik, sizin için dua ettik. Çok endişelendik.' Kurtaranların tarafında olduğunda, yaşamla ölüm arasındaki ayrımın çok iyi farkındasındır; kurtarılanlar tarafında olduğunda ise, do-

nuk bir farkındalık hissi duyarsın sadece. Bir süre sonra bu tehlikeyi tüm çıplaklığıyla algılamayı bıraktım, bu artık bir deneyim ve gözlem malgaması halini aldı."

Stimpson tam 48 saattir ayakta ve bu zamanın büyük kısmını güverte üzerinde geçirmiş. Artık yavaş yavaş sayıklamaya başlıyor. Helikopterin arkasındaki bir ağ koltuğa yığılıyor ve az önce onu yutmak üzere olan okyanusa dalıp gidiyor. "Çok tuhaf şeyler gördüm; Mısır'ı gördüm ve Mısır olduğunu biliyorum," diyor Stimpson. "Ve o balçık hayvanlarını gördüm, Cennet Bahçesi'ni anımsatan yeşil çayırların üzerindeydiler. O balçık hayvanları ve hapur hupur otlayan parlak, canlı hayvanları görebiliyordum. Orta Doğu'da olduğunu bildiğim şehirleri gördüm uzun uzun."

Stimpson halüsinasyon rüzgârıyla sürüklenirken, H-3 tam karşıdan gelen yetmiş millik rüzgârı döve döve yoluna devam ediyor. Üsse dönüş bir saat kırk dakika. Martha's Vineyard'a üç deniz mili kala mürettebat aşağıya baktığında, bir diğer Sahil Koruma helikopterinin Noman's Adası denen ıssız bir kara parçasına inmek üzere olduğunu görüyor. *Michelle Lane* adlı Florida'dan bir parekete teknesi, kılıçbalığıyla dolu halde karaya oturmuş, tayfası geceyi kumsalda ters çevirdikleri bir can salının altında geçirmiş. Alınmaları için Cod Burnu Hava Üssü'nden bir H-3 gönderilmiş ve onlar inerken Hessel tesadüfen yanlarından geçip gidiyor.

Hessel saat 16.40'ta Cod Burnu Hava Üssü'ne iniyor, birkaç dakika sonra da diğer H-3 geliyor. (Sonradan ortaya çıktığı üzere, helikopter Noman's Adası'na inerken pervanesi, sala çarpmış ve balıkçılardan birini

bayıltmış. Sonrasında balıkçı bir sedyeyle yukarı alınmış.) Hava karardı kararacak; yağmur hava meydanı projektörlerinin önünden eğik doğrultuda ışıl ışıl geçerek yere düşüyor; çam fundalığı karanlığın kilometrelerce içine doğru esrarengiz bir şekilde her yönden uzayıp gidiyor. Altı kazazede televizyon kameralarının önünden geçirilerek üst kattaki bir soyunma odasına götürülüyor. Stimpson'la Bylander hayatta kalma giysilerini çıkarıyorlar, Bylander, bir divanda kıvrılıverirken, Stimpson tekrar alt kata iniyor. Hayatta olmanın halis gerçekliği onu öylesine uyarmış ki, yerinde zor durabiliyor. Sahil Koruma muhafızları muhabirlerle birlikte ufak bir televizyon odasında toplanmışlar, içeri Stimpson giriyor ve Leonard'ı perişan bir halde sırtı duvara dayalı, yere oturmuş buluyor. Ağzını bıçak açmıyor.

Tekneyi bırakmak istemedi, diye açıklıyor Stimpson yerel bir muhabire. Orası onun eviydi, sahip olduğu her şey oradaydı.

Önceki gece uçan Falcon pilotu Dave Coolidge, Stimpson'a doğru yürüyerek elini sıkıyor. Flaşlar patlıyor. Hey, siz ikinizi gördüğümüze çok sevindik, diyor Coolidge. Uzun bir geceydi, bir an başaramayacaksınız diye çok korktum. Stimpson cana yakın bir tavırla şöyle karşılık veriyor, Telsizden sesinizi duyduğumuzda, Evet, bunu başaracağız, dedik. Kimsenin haberi olmadan burada öylece can vermeye hiç niyetimiz yok.

Muhabirler yavaş yavaş dağılıyorlar, Leonard ise yukarıdaki odalardan birine çekiliyor. Stimpson aşağıda kalıyor ve Leonard'la bu iki kadın arasındaki ilişkiyi oldukça merak eden kurtarma takımının sorularını yanıtlıyor. Tepkileri pek de beklediğimiz gibi çıkmadı, diye

kabulleniyor bir Sahil Koruma muhafızı. Stimpson kendisiyle Bylander'ın, Leonard'ı çok iyi tanımadıklarından bahsediyor, onunla patronları vasıtasıyla tanışmışlar.

Sue ve ben aylardır ara vermeden çalışıyorduk, diyor. Sefer bizim tatilimiz olacaktı.

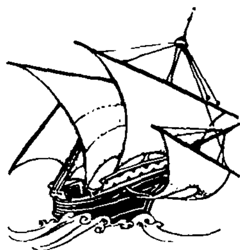
Konuşurlarken telefon çalıyor. Falcon pilotlarından biri açmaya gidiyor. Saat kaçta? diye soruyor pilot ve odadaki herkes susuyor. Kaç kişiydiler? Mevkii?

Sahil Koruma muhafızları tek kelime etmeden odadan çıkıyorlar, bir dakika sonra Stimpson tuvaletlerden sifon sesleri duyuyor. Geri döndüklerinde, içlerinden biri Falcon pilotuna nereye gittiklerini soruyor.

Montauk'un güneyine, diye yanıtlıyor pilot.

Koruma muhafızları uçuş kıyafetlerinin fermuarlarını çekiyor ve sıra halinde kapıdan çıkıyorlar. Az önce bir kurtarma helikopteri kıyıdan kırk deniz mili açıkta denize mecburi iniş yapmış ve şu an beş Ulusal Muhafız suyun içinde yüzüyorlar.

DENİZİN DERİNLİKLERİNE DOĞRU



Rab semayı eğdi ve ayaklarının
altındaki koyu karanlığa indi.
Denizin tüm mecraları görünür oldu ve dünyanın tüm
temelleri açığa çıktı.

– Samuel 22

"BİR SORUN olduğunu bilmiyordum, tek bildiğim *Andrea Gail*'in her an gelebileceğiydi," diyor Chris Cotter, Bobby Shatford'un kız arkadaşı. "Yatmaya gittim ve şafaktan hemen önce bir rüyayı gördüm. Teknedeyim, dışarısı kurşuni ve fırtınalı, tekne yalpalayıp sarsılıyor ve ben acı acı haykırıyorum, BOBBY! BOBBY! Ses seda yok, bunun üzerine tekneyi dolaşıyor, aşağıya inerek balık çukuruna ulaşıyor ve kazmaya başlıyorum. İçerisi balçıkla, otlarla ve yapışkan süprüntülerle kaplı ve ben sinirden çılgına dönmüş bir halde çığlık çığlığa Bobby'yi arıyorum ve sonunda dibe ulaştığımda kollarından biriyle karşılaşıyorum. Kolunu sımsıkı kavrıyorum ve Bobby'nin çok uzaklara gittiğini anlıyorum. Ardından rüyadan uyanıyorum."

30 Ekim sabahı; *Andrea Gail*'den 36 saattir haber alınamamıştı. Fırtına öyle sıkı paketlenmiş ki, Gloucester'daki pek az insanın –fırtına merkezinden yalnızca birkaç yüz deniz mili ötedekilerin– oralarda

neler olup bittiğinden haberi var. Chris rüyanın etkisinden silkinmeye çalışarak bir süreliğine yatakta uzanıyor, sonunda kalkıyor ve ayaklarını sürüye sürüye mutfağa giriyor. Christine Ipswich Körfezi manzaralı dairesinden baktığında, granit kadar soğuk ve kurşuni renkli suların, Ann Burnu'nun hakiki granit kıyılarını dövmekte olduğunu görüyor. Hava ılık ama uğursuz bir rüzgâr sağdan sola yön değiştiriyor, Chris mutfak masasına oturarak rüzgârın gelişini seyrediyor. Henüz kimse bir fırtınadan bahsetmiş değil, haberlerde adı bile geçmedi. Chris sigara üzerine sigara yakıp, denizden gelen havayı seyrederken Susan Brown kapıyı çalıyor.

Susan, Bob Brown'nın karısı. Brown'nın şirketi Seagale Corporation adına çekleri dağıtıyor ve önceki hafta Christine'e bir hata sonucu yanlış çeki vermiş. Murph'ün çekini, ki bu Bobby Shatford'un alacağından daha yüklü ve Susan şimdi bu yanlışlığı düzeltmek için geri dönmüş. Chris onu içeri davet ediyor ve bir şeylerin ters gittiğini hemen farkediyor. Susan huzursuz, Chris'in gözlerinin içine bakmamak için etrafa göz gezdiriyor.

Dinle, Chris, diyor Susan en sonunda dayanamayarak. Sana bazı kötü haberlerim var. Bunu nasıl söyleyeceğimi bilemiyorum. Görünüşe göre *Andrea Gail*'le bağlantı kuramıyoruz.

Chris oturakalıyor, afallamış durumda. Halen rüyasının içinde –halen karanlık balık çukurunun pis kokulu yapışkanlığını soluyor– ve duydukları zaten bildiği şeyi tamamen teyit ediyor: O öldü. Bobby Shatford öldü.

Susan ona şimdilik bağlantı kurmaya çalıştıklarını

ve teknenin sadece antenlerini yitirmiş de olabileceğini söylüyor, ama Chris olayın bu kadarla kalmayacağının farkında; sezgilerinde bunun doğru olmadığını biliyor. Susan ayrılır ayrılmaz Chris, Bobby'nin kız kardeşini, Mary Anne Shatford'u arıyor. Mary Anne duydukları-nın doğru olduğunu, Bobby'nin teknesiyle irtibat kuramadıklarını söylüyor, ardından Chris, arabasıyla Nest'e iniyor ve büyük ağır kapıdan içeri atılıyor. Saat sabahın onu olmasına rağmen insanlar ellerinde biralarla orada burada dikiliyorlar, kızarmış gözlerinin ardında donakalmış bir haldeler. Ethel de orada, Bobby'nin diğer kız kardeşi Susan, erkek kardeşleri Brian'la Preston ve düzinelerce balıkçı. Henüz hiçbir şey kesin değil –tekne hâlâ suyun üzerinde olabilir veya tayfa bir can salında ya da bir Newfoundland barında kafaları çekiyor da olabilirler –fakat insanlar sessizlik içinde en kötüsünü kabullenmeye başlamışlar.

Chris hiç vakit kaybetmeden içmeye koyuluyor. "İnsanlar bana ayrıntıları vermeye yanaşmıyorlardı çünkü tamamen deliye dönmüştüm," diyor Chris. "Herkes sarhoştu çünkü sadece içiyorduk, fakat buhran bu gerçeği iyiden iyiye çığrından çıkarmıştı, içiyor, içiyor, ağlıyor ve daha çok içiyorduk, onların yitip gittiklerini aklımız bir türlü alamıyordu. Gazetelerle televizyonlarda *bu benim aşkım, bu dostum, bu kocam, bu içki arkadaşım* sözcükleri dolaşıyordu ve olanlar kesinlikle inanılmazdı. Neler olduğunu kafamda canlandırdım, hayal ettim diyebilirim: Bobby, Sully ve Murph'ün gözleri faltaşı gibi açılmış, bunun son anları olduğunun bilinci içinde birbirlerine bakıyorlar ve bir içki kabı olanca hızıyla elden ele dolaşıyor, çünkü bir an önce kendilerini

uyuşturmaya çabalıyorlar, ardından Bobby tekneden uçup gidiyor, Sully ise dibe batıyor. Ama en son anda neler oldu? Kapanış neydi, acaba son şey neydi?"

O an Crow's Nest'te bulunmayan tek kişi Bob Brown. Tekne sahibi olarak pek de hoş karşılanacağı söylenemez, üstelik yapacak işleri var –bulması gereken bir tekne söz konusu. Brown'ın üst kattaki yatak odasında bir basit yanbant var ve Brown dünün ilk saatlerinden beri 2182'den her iki teknesine de ulaşmayı deniyor. Ne Billy Tyne'la, ne de Linda Greenlaw'la bağlantı kurabiliyor. Haydi çocuklar, diye geçiriyor içinden. Birkaç kere daha denedikten sonra saat dokuz buçukta arabasına atlayarak, Kuzey Sahili'nin boz kayalık yaylaları arasından Yol 128 boyunca otuz kilometre ilerliyor. Danvers'daki King's Grant Inn'e park ediyor ve iki gün sürecek New England Balıkçılık İdarecileri Konseyi konferansına katılmak üzere toplantı salonuna giriyor. Rüzgâr ağaçların üst dalları arasından kuvvetle üflerken ölü yaprakları zincirli bir çitin dibine yığıyor, çelik mavisi gökyüzünden yağmur atıştırıyor. Henüz bir fırtına sayılmaz, fakat eli kulağında.

Brown salonun arkalarında bir yere oturuyor, elinde not defteri, uzun ve sıkıcı bir konferansa katlanmaya çalışıyor. Sovyetler Birliği'nin küçük devletlere bölündüğü ve ABD balıkçılık yasalarının bunun gereğince değiştirilmesi gerekliliği vurgulanıyor. Morina, mezgit ve pisi balığı popülasyonlarının düzenlemeleri etkisiz kılacak derecede düşük olduğunu aktaran bir *Boston Globe* makalesinden bahsediliyor –bu türler korunamıyor. Ulusal Deniz Balıkçılığı İdaresi pelajik konular-

da bilimsel bilgisi olan tek kurum değildir, diye karşılık veriliyor bir üçüncü konu olarak. Bunun bir saat sonrasında nihayet konferansa yarına kadar ara veriliyor ve Bob Brown, Gail Johnson'la konuşmak üzere yerinden kalkıyor; Gail'in kocası Charlie şu an Sığlık'ta bulunuyor. Charlie birkaç hafta öncesinde bozuk krank mili yüzünden Newfoundland'deki Bulls Körfezi'ne uğramak zorunda kalan *Seneca*'nın sahibi.

Kocanızdan hiç haber alabildiniz mi? diye soruyor Brown.

Evet, fakat ona çok zor ulaşabildim. Sığlık'ın doğuşundaymış ve havalar çok kötüymüş.

Kötü olduğunu biliyorum, diyor Brown. Biliyorum.

Brown şayet Charlie teknelerinden haber alırsa Gail'den kendisini aramasını rica ediyor. Ardından aceleyle evin yolunu tutuyor. Varır varmaz yatak odasına çıkıyor ve basit yanbantı yeniden deniyor ve bu defa –çok şükür– Linda'yla bağlantı kurabiliyor. Ancak parazit yüzünden sesini zayıf olarak alabiliyor.

Bir iki gündür Billy'ye ulaşamıyorum, diye bağırıyor Linda. *Onlar için endişeleniyorum.*

Evet, ben de endişeliyim, diyor Brown. *Aramaya devam et. Seni tekrar kontrol ederim.*

O akşam saat altıda, genellikle teknelerini denetlediği saatte, Brown son bir kez *Andrea Gail*'le bağlantı kurmaya çalışıyor. Fakat tekneden eser yok. Linda Greenlaw da irtibat kuramıyor, ne de filodaki herhangi bir tekne. 30 Ekim saat 18.15'te, Billy Tyne'dan alı-

nan en son haberden tam iki gün sonra, Brown, Boston'daki Sahil Koruma'yı arayarak teknenin kayıp olduğunu rapor ediyor. Korkarım teknemin başı dertte ve en kötüsünden endişeleniyorum, diyor. Şimdiye kadar tekneden mayday çağrısı ve EPIRB'sinden sinyal gelmediğini de ekliyor. Geride hiçbir iz bırakmadan sırra kadem bastı. Bir bakıma bu iyi bir haber çünkü sadece antenlerini yitirdiği anlamına da gelebilir; bir mayday çağrısı veya EPIRB sinyali bütünüyle farklı bir sorunu ortaya koyacaktı oysa. Bir şeylerin mutlaka ters gittiği anlamına gelecekti bu.

Bu esnada haber medyası hikâyeyi öğrenmiş durumunda ve Gloucester'da söylentiler dolaşıyor: *Allison* da *Andrea Gail*'le beraber sulara gömülmüş, dahası *Hannah Boden*'ın başı da dertte olabilir. Haber Kanalı Beş'te çalışan bir muhabir, Tommie Barrie'nin karısı Kimberly'yi arıyor ve ona *Allison* hakkında sorular soruyor. Kimberly, kocasıyla geçen gece basit yanbanttan konuştuğunu, sesin az gelmesine rağmen kendisinin iyi olduğunu söylüyor. Kanal Beş bu çerezi akşam haberlerinde yayınlıyor ve Doğu Sahili'nde yaşayan her balıkçı eşi filonun geri kalanından haber alıp almadığını öğrenmek için bir anda Kimberly Barrie'yi arar oluyor. Kimberly, 29'unda yalnızca kocasıyla konuştuğunu ve sesinin az geldiğini tekrarlıyor. "Fırtınalar kıyıdan uzaklaşır uzaklaşmaz hava durumu idaresi onların izini sürmekten vazgeçecektir," diye anlatıyor Kimberly. "Balıkçı eşleri havada öylece asılı kalırlar ve paniğe kapılırlar. Eşler daima paniğe kapılır."

Aslında doğu bölgesindeki filonun durumu nispe-

ten daha iyi; kuvvetli rüzgârla uzun mesafeli ölü dalgaları pruvadan alarak tekneyi sabitliyor ve havanın dinmesini bekliyorlar. Barrie o gece balık avlamaya bile niyetleniyor ama aksine karar veriyor; fırtınanın istikameti belli değil ve bu şekilde takımları sudayken enselenmek istemiyor. Barrie 28 Ekim gecesiyle ertesi gün boyunca birkaç saat aralıklarla Billy'yle bağlantı kurmaya çalışıyor ve 30 Ekim günü Billy'nin artık menzil dışına sürüklenmiş olabileceğini düşünüyor. Telsizle Linda'yı arayarak ortada kesinlikle ters giden bir şeyler olduğunu ve Bob Brown'ın derhal bir arama başlatması gerektiğini söylüyor. Linda da aynı fikirde. O gece tekneler takımlarını suya attıktan sonra, kaptanlar *Andrea Gail* için bir sürüklenme modeli çıkarmak üzere kanal 16'da bir araya geliyorlar. Sahil Koruma'nın okyanus akıntılarını yorumlamadaki yetersizliğini bildikleri için kendi bilgilerini ortaya koyarak, kılıçbalıklarını takip ederken olduğu gibi, motorsuz bir tekne veya can salının nereye gitmiş olabileceğini kestirmeye çalışıyorlar. "Sular Kuyruk'un çevresinde toplanır ve kuzeye doğru çıkmak ister," diye anlatıyor Barrie. "Farklı yerlerdeki teknelerle konuşarak elde edilen bilgileri bir araya getirirseniz, Gulf Stream'in nasıl hareket ettiğine dair oldukça ayrıntılı bir harita elde edebilirsiniz."

30 Ekim gecesinin geç saatlerinde, Bob Brown, Halifax'taki Kanada Sahil Koruma'yı arıyor ve *Andrea Gail*'in Sable Adası'nın tam güneyinden geçen kestirme bir rota boyunca dönüş yolunda ilerlemekte olabileceğini bildiriyor. Billy'nin otuz günlük seferleri esnasında kendisini genellikle aramadığını söylemeyi de ihmal etmiyor. *Eishin Maru*'ya yardım etmek için ha-

len denizde bulunan Kanada kotrası *Edward Cornwallis*, her on beş dakikada bir kanal 16'dan *Andrea Gail*'i aramaya başlıyor. *"Andrea Gail'le temasa geçmek üzere belirlenen frekansta başarı sağlanamadı,"* diye bildiriyor kotra o sabahın geç saatlerinde. Halifax ayrıca bir haberleşme araması da başlatıyor, VHF tayfındaki her frekanstan yapılan bu girişim de başarısızlıkla sonuçlanıyor. Balıkçı teknesi *Jennie and Doug*, 8294 kilohertzden zayıf bir *"Andrea Gail"* işittiğini bildiriyor, sonraki on iki saat boyunca Halifax bu frekansı deniyor, fakat tekneyle temasa geçemiyor. *Eishin Maru*'dan Judith Reeves, İngiliz aksanlı birisinin *Andrea Gail*'i telsizle arayarak yardımlarına geldiğini söylediğini duyar gibi oluyor, ancak Reeves teknenin adını anlayamıyor. Bir daha da bu mesajı duymuyor. Bir SpeedAir radar taraması *Andrea Gail* olması muhtemel bir cisim tespit ediyor, Halifax telsiz bağlantısı kurmayı deniyor, sonuç başarısız. Sable Adası civarlarında bulunan en az yarım düzine tekneyle gemi –*Edward Cornwallis, Lady Hammond, Sambro, Degero, Yankee Clipper, Melvin H. Baker* ve *Mary Hitchins*– haberleşme aramalarını sürdürüyorlar, ancak kimse onlara ulaşamıyor. Dünyanın kenarından kayıp düşmüşler sanki.

Tüm bunlar olurken, New York'taki Arama Koordinasyon Merkezi, *Andrea Gail* mürettebatının kimlerden oluştuğunu kesin olarak belirlemeye çalışıyor. Bob Brown'ın bilmediği muhakkak –çoğu zaman tekne sahipleri *bilmek dahi istemezler*– ve arkadaşlarla aileler bile yüzde yüz emin değildirler. Nihayet Sahil Koruma'ya Douglas Kosco adındaki Floridalı

bir balıkçıdan telefon geliyor, Kosco bir ara *Andrea Gail*'de avlandığını ve mürettebatı tanıdığını söylüyor. Ardından bildiği kadarıyla mürettebat listesini aktarmaya başlıyor: Kaptan Billy Tyne, Gloucesterlı. Bugsy Moran, o da Gloucesterlı fakat Florida'da yaşıyor. Dale Murphy, Cortezli, Florida. Alfred Pierre, teknedeki tek zenci, Virgin Adaları'ndan fakat ailesi Portland'da.

Kosco beşinci mürettebat üyesinin *Haddit*'ten olduğunu –Tyne'ın eski teknesi– ve Pompano'daki Merrit Deniz Ürünleri'nin adamın adını verebileceğini söylüyor. Benim de bu sefere katılmam bekleniyordu, ama son dakikada ayrıldım, diye ekliyor Kosco. Sebebini bilmiyorum, sadece tuhaf bir hisse kapıldım ve tekneden iniverdim.

Kosco kendine gelen mesajları aldığı Florida kayıtlı bir telefon numarasını Sahil Koruma görevlisine veriyor. (Zamanının çoğunu enginlerde geçirdiği için kendine ait bir telefonu bile yok.) Bence az yardımcıyla yola çıkmış olabilirler, umarım öyle olmuştur, diyor Kosco. Billy'nin bu kadar kısa sürede başka birisini bulmuş olabileceğini sanmıyorum…

Tabii bu sadece iyimser bir düşünce. Kosco'nun ayrıldığı sabah Billy, Adam Randall'ı aradı ve bir iş isteyip istemediğini sordu. Randall tamam dedi ve Billy ona mümkün olduğunca çabuk Gloucester'a gelmesini söyledi. Randall üvey babasıyla birlikte çıkageldi, tekneyi gözden geçirdi ve tıpkı Kosco gibi hayalet görmüşe döndü. Sonra çekip gitti. Billy de bunun üzerine David Sullivan'ı aradı ve tesadüf eseri onu evde yakaladı. Sully gönülsüz de olsa gitmeyi kabul etti ve bir

saat sonra omzunda deniz çantasıyla State Rıhtımı'nda belirdi. *Andrea Gail* denize altı adamla açıldı, tam tayfa. Ama Kosco'nun bundan haberi yok; tüm bildiği beş hafta önceki bir son dakika kararının muhtemelen hayatını kurtarmış olduğu.

Kosco'nun düşeş talihini Sahil Koruma'ya itiraf ettiği vakitlerde, Adam Randall akşam haberlerini izlemek üzere Doğu Bridgewater, Massachusetts'deki evinde kanapesine uzanmış bekliyor. Yağmurun kamçıladığı bir Cadılar Bayramı gecesi, Randall, kapı kapı oyun mu - şeker mi diye dolaşan çocuklarını dışarıdan toplayarak az önce eve girmiş. Kız arkadaşı da yanında, Christine Hansen. AT&T'de çalışan ve spor

araba kullanan güzel bir sarışın. Yerel haber bülteni başlıyor ve Kanal Beş *Andrea Gail* adlı bir teknenin Sable Adası'nın doğusunda bir yerlerde kaybolduğunu duyuruyor. Randall yerinden doğruluyor. Bu benim teknemdi hayatım, diyor.

Ne?

Bu, benim sefere çıkacağım tekneydi. Gloucester'a gidişimi hatırlıyor musun? İşte tekne bu. *Andrea Gail.*

BU SIRADA, Ulusal Hava Destek Muhafaza tarihindeki en büyük kriz, kıyıdan yayılmaya başlamış bile. O öğleden sonra saat 14.45'te –*Satori*'yi kurtarma çalışmalarının ortasında– Boston'da bulunan Birinci Bölge Komuta Merkezi, Jersey sahilinin 200 deniz mili açığında seyreden Mikado Tomizawa adındaki bir Japon denizciden mayday çağrısı alıyor, yelkenlisi batmak üzere. Sahil Koruma bir C-130 sevkediyor ve ardından Long Island, Westhampton Kumsalı'ndaki Suffolk

Hava Üssü'nden bir kurtarma ekibi gönderecek olan Ulusal Hava Destek Muhafaza'yı alarma geçiriyor. Destek Muhafaza deniz kurtarmasını aşan her durumda operasyona destek oluyor, bu az çok Sahil Koruma H-3 helikopterlerinin kısıtlı yakıt menzillerinin doğurduğu bir gereklilik. Bu menzilin dışında –ve Tomizawa bunu hayli hayli aşıyor– uçuş esnasında yakıt ikmali yapabilen bir Hava Destek Muhafaza H-60'ı kullanılması gerekiyor. H-60 helikopteri C-130 yakıt ikmal uçağıyla tandem uçar ve birkaç saatte bir H-160 pilotu ikmal uçağının arkasına geçerek her iki kanattan sürüklenmekte olan hortumlardan birine sonda sokar. Bozuk havalardan akıl almaz derecede zor bir manevra olmasına rağmen yakıt ikmali sayesinde bir H-60 neredeyse süresiz olarak havada kalabilir.

Hava Destek Muhafaza sevk memuru mayday çağrısının gelişinden birkaç dakika sonra dahili haberleşme sistemine bağlanarak, bir kurtarma ekibinin Operasyon Sevk Merkezi'nde[1*] toplanmasını talep ediyor. Helikopter pilotu Dave Ruvola bitişik bir odada yardımcı pilotu ve C-130 pilotlarıyla buluştuktan sonra, masanın üzerine Doğu Sahili'ne ait bir havacılık haritası seriyor. Hava tahminlerini inceliyor ve havada dört kere yakıt ikmali yapmaya karar veriyorlar –biri sahili geçer geçmez, diğeri kurtarma girişiminden önce ve son ikisi de dönüş yolunda. Pilotlar yakıt ikmal noktalarını tersim ederlerken, John Spillane adındaki kurtarma yüzücüsüyle Rick Smith adlı diğer bir yüzücü, hayatta kalma takımlarını almak üzere hızlı adımlarla koridoru geçerek Yaşam Destek bölümüne giriyorlar. Alabros tıraşlı

[1*] Operations Dispatch Center

bir levazım memuru onlara Mustang marka dalış giysileri, balıkadam giysileri, şişme cankurtaran yelekleri ve gözenekli muharebe yelekleri uzatıyor. Muharebe yelekleri Amerikan havacılarınca dünyanın her yerinde giyiliyor ve her ortamda hayatta kalmaya yetecek miktarda gereci barındırıyor –telsiz, işaret fişeği, bıçak, elektronik flaş, kibrit ve pusula. Spillane ve Smith takımları, levazım çantalarına koyarak yan kapıdan binayı terkediyor ve dışarıdaki kamyonda bekleyen iki pilotla buluşuyorlar. Araca biniyor, kapıları hızla kapatıyor ve üssün öbür ucuna doğru hareket ediyorlar.

Bakım ekibi bir helikopteri hangardan çıkarıp yakıtını koymuş bile, uçuş mühendisi Jim Mioli ise kayıt-

ların kontrolü ve motorla pervanelerin muayenesi ile meşgul. Ilık, rüzgârlı bir gün, çam ağaçları pistin kenarı boyunca kıvrıla kıvrıla dans ediyor, martıgiller kasvetli gökyüzünü biçer gibi bir ileri bir geri uçuşuyorlar. Kurtarma paraşütçüleri, atlama kapısından takımlarını yükleyerek, helikopterin arkasındaki yakıt depolarının tam karşısında yerlerini alıyorlar. Pilotlar köşeli kokpit koltuklarına tırmanıyor, uçuş-öncesi kontrol listesini gözden geçiriyor ve ardından motorları ateşliyorlar. Pervane muazzam ağırlığının doğurduğu esnemeyi yitirerek gürültüyle canlanıyor, helikopter tekerlekleri üzerinde dönerek bir anda havalanıyor ve ağaçların üzerinden burnu öne eğik vaziyette geçip gidiyor. Ruvola güneydoğuya yöneliyor ve birkaç dakika içinde kendini uçsuz bucaksız okyanus semalarında buluyor. Gözcü pencerelerinden aşağıya bakmakta olan mürettebat, kırılan dalgaların Long Island'a karşı gürlediğini görebiliyor. Sahil şeridine gözlerinin alabildiği yere kadar bembeyaz köpüklerle sınır çekilmiş.

RESMİ terimlerde Tomizawa'ya yardım etme teşebbüsü bir "yükseltilmiş risk" görevi olarak sınıflandırılmış, yani hava koşulları son derece tehlikeli ve kurtarılması gerekenler can verme tehlikesiyle karşı karşıya. O halde kurtarıcılar, kazazedeyi kurtarma adına daha yüksek seviyedeki bir riski almaya razı oluyorlar. Asıl kurtarma ekipleri arasında bu görevlerden "tantanalı," olarak bahsedilir. "Evlat, dün gece orası epey tantanalıydı," cümlesindeki gibi. Tantana genel olarak iyidir; kurtarma operasyonu dedikleri böyle olmalıdır. Ulusal Hava Destek Muhafaza'da[2*] görevli bir kurtarma paraşütçüsü –Sahil Koruma'daki kurtarma yüzücülerinin askeriyedeki dengi– tüm yaşamında, taş çatlasa yarım düzine kadar tantanalı kurtarma yakalayabilir. Böylesi kurtarma operasyonları sürekli konuşulur, tetkik edilir ve bazen bunlara yıllarca gıptayla bakılır.

Savaş zamanı olabildiğine tantanalı bir dönemdir elbette, fakat bu çoğu kurtarma paraşütçüsünün tatmadığı nadir ve korkunç bir durumdur. (Ulusal Hava Destek Muhafaza aslında eyalet kuruluşu sayılır –yani devlet tarafından finanse edilir– fakat aynı zamanda Hava Kuvvetleri'nin de bir koludur. Şöyle ki, Destek Muhafaza paraşütçüleriyle Hava Kuvvetleri paraşütçüleri birbirleriyle yer değiştirebilirler.) Savaşlar arasında kalan dönemlerde ise Ulusal Hava Destek Muhafaza "engin denizlerden" –Sahil Koruma H-3 helikopterinin yakıt menzili dışında kalan her yerden– sivilleri kurtarmakla meşguldür. Hava koşullarına bağlı olarak bu menzil, karanın yaklaşık yüz yetmiş beş deniz mili açığıyla sınırlıdır. Ulusal Hava Destek Muhafaza'nın

---

[2*] Air National Guard

savaştaki görevi "çarpışan bir Amerikan askerinin hayatını kurtarmaktır," ve genelde bunun anlamı düşürülen pilotları almak üzere düşman hatlarının gerisine atlamaktır. Pilotlar denize düşerlerse, kurtarma paraşütçüleri balıkadam takımlarıyla suya atlarlar. Pilotlar buzullara düşecek olurlarsa, kramponlar ve buz baltalarıyla atlarlar. Ormana düşerlerse, ağaçlardan inmek için yanlarında altmış metrelik salınma-ipleriyle atlarlar. Yeryüzü üzerinde kurtarma paraşütçülerinin gidemeyecekleri yer yoktur. "Dolabımdaki teçhizatla Everest'e bile tırmanırım." diyor içlerinden biri.

Silahlı kuvvetlerin tamamında, kurtarma paraşütçülerinin benzer bir biçimi mevcuttur, fakat yalnızca Ulusal Hava Destek Muhafaza paraşütçüleri –ve onların Hava Kuvvetleri'ndeki denkleri– barış zamanı da dahil olmak üzere kesintisiz görevdedirler. Her uzay mekiği fırlatılışında Westhampton Kumsalı'ndan bir Hava Muhafaza C-130'u kalkarak, işlemi gözetmek üzere Florida'ya uçar. Ayrıca bir Hava Kuvvetleri kurtarma mürettebatı mekiğin tüm yörüngesini koruma altına almak üzere Afrika'ya uçar. Ne zaman Kuzey Amerika açıklarında bir gemi –uyruğu ne olursa olsun– kendini tehlikenin içinde bulsa, Ulusal Hava Destek Muhafaza göreve hazırdır. Diyelim ki Liberya bandıralı bir şilepte az önce yük ambarına düşmüş Yunanlı bir gemici var, işte bu gemici altı yüz deniz mili açıktayken bile Muhafaza paraşütçülerinin kendisine yardım etmek için paraşütle şilebe atlamalarını sağlayabiliyor. Hava Kuvvetleri ne çok sayıda stajyer karşılayan Alaska'daki Destek Muhafaza üssü sürekli alarm halindedir –"her an tetikte ve hazır"– ve California ile Long Island'da

bulunan iki ayrı üs de yedekte beklemektedir. Açık sularda meydana gelebilecek bir olayda, üsteki adamlardan ve telefonla çağrılabilen kişilerden derhal bir ekip oluşturulúr ve ekibi oluşturan helikopter mürettebatı genelde bir saate kalmadan havalanmış olur.

Kurtarma paraşütçüsü olmak için on sekiz ay tamgün eğitim koşulu vardır; ardından hükümet için dört yıl mecburi askerlik hizmeti yapılır ve bu sürenin uzatılması teşvik edilir. (Şu an ülke genelinde yaklaşık 350 kurtarma paraşütçüsü bulunmaktadır, ancak yetiştirilmeleri fazlasıyla uzun ve pahalı bir işlem olduğu için hükümet, her sene gidenlerin yerine yenilerini hazırlamakta bir hayli zorlanmaktadır.) Eğitimin ilk üç ayı içinde adaylar sert muameleyle elenirler. Eğitimin bu devresinde ayrılma oranı yüzde doksanların üzerindedir. Çalışmaların birinde takım 4.000 metrelik normal bir antreman mesafesini yüzer, ardından eğitmen düdüğünü havuzun içine atar. On kişilik ayrı bir takım oluşturur ve bu on kişi düdüğü bulmak için yarışır, her kim düdüğü yüzeye çıkararak öttürmeyi başarırsa havuzdan çıkmaya hak kazanır. Onun için günlük antreman sona ermiştir. Eğitmen düdüğünü tekrar havuza atar ve geriye kalan dokuz kişi onu bulmak için kıyasıya yarışır. Bir kişi kalana dek bu devam eder ve sona kalan kurtarma paraşütçüsü okulundan şutlanır. "Su tacizi," denilen bir çalışmada ise eğitmenleri tarafından boğulmaya terkedilen iki yüzücü, bir şnorkeli paylaşırlar. İkisinden biri başını yüzeye çıkararak nefes alacak olursa okuldan atılır. "Ağladığımız olurdu," diye itiraf ediyor bir kurtarma paraşütçüsü. "Ama grupları bir şekilde seyreltmek zorundalar."

Bu ön-eğitimin ardından geriye kalanlar "boru hattı" olarak bilinen bir döneme girerler –balıkadam okulu, atlama okulu, serbest düşüş okulu, dalış-eğitimi okulu, hayatta kalma okulu. Kurtarma paraşütçüsü adayları paraşütle atlamayı, dağlara tırmanmayı, çöllerde sağ kalmayı, düşman sorgusuna dayanmayı, takipten kurtulmayı ve gece sualtında ilerlemeyi öğrenirler. Okulların insanları ayıklama yöntemleri acımasızdır; örneğin batış-eğitimi okulunda, adaylar bir maket helikopterin içine kayışlarla bağlanarak suya daldırılırlar. Kurtulmayı başarırlarsa, bu sefer ters olarak daldırılırlar. Şayet yine başarırlarsa, bu kez ters olarak ve gözleri bağlı halde batırılırlar. *Bundan* da kurtulmayı başaran-
272 lar artık kurtarma paraşütçüsü olmaya hak kazanmıştır; geriye kalanlarsa havuzun yanlarında bekleyen dalgıçlarca kurtarılırlar.

Bu okullar askeriyenin tüm kollarına hizmet ederler; yeteneklerine örneğin sadece suda hayatta kalmayı da eklemeye çalışan Donanma FOKLARI'nın[3*] ve Yeşil Bereliler'in[4**] de kurtarma paraşütçüsü adaylarının yanında, eğitim gördükleri olur. Bir Donanma FOKU kurslardan birinde başarısız olursa, Donanma FOKU olmaya devam eder; ancak bir kurtarma paraşütçüsü adayı başarısız olursa tüm programdan çıkarılır. Üç-dört aylık dönem boyunca bir kurtarma paraşütçüsü adayı okuldan atılma tehlikesini her gün ensesinde hisseder. Boru hattını geçmeyi başardıktan sonra bile önünde daha dopdolu bir sene vardır: Paraşüt sağlık eğitimi, hastane eğitimi, dağ tırmanışı, çölde hayatta

---

3* Navy SEALS

4** Green Berets

kalma, ağaçlara inişler, biraz daha dalış, taktik manevralar, hava operasyonu. Ayrıca kurtarma paraşütçüleri, savaş zamanı da görevli oldukları için askeri manevraları da tatbik ederler. Yanlarında şişme sürat botlarıyla gecenin karanlığında paraşütle okyanusa atlarlar. Yanlarında scuba takımlarıyla gecenin karanlığında paraşütle okyanusa atlar ve derhal dalışa geçerler. Bir denizaltının hava kompartımanından ayrılarak, tenha bir sahile yüzerler. Av tüfekleri, el bombası fırlatıcıları, M-16'lar ve altı namlulu "mini-tüfekler"le talim yaparlar. (Mini-tüfekler dakikada 6.000 misket atarak ağaçları bile kesip devirebilirler.) Ve son olarak –olası tüm savaş senaryolarına hakim olunca– YİAA[5*] atlayışı denen bir şeyi öğrenirler.

YİAA'nın açılımı, Yüksek İrtifa Alçak Açış'tır; ağırdan alındığı takdirde tüm kurtarma paraşütçülerinin öleceği sıcak bölge atlayışları sırasında kullanılır. Fiziksel dünyanın sınırlamalarını ihlal etmek açısından YİAA atlayışı, insanoğlunun şimdiye kadar yaptığı en inanılmaz şeylerden biridir. Kurtarma paraşütçüleri, öyle yüksekten atlarlar ki –12.000 metreyi bulabilir– nefes almak için şişelenmiş oksijene ihtayaç duyarlar. Bellerinin her iki yanına bağlı birer oksijen şişesi, sırtlarında bir paraşüt, göğüslerinde bir yedek paraşüt, uyluklarında tam teçhizatlı bir sağlık çantası ve kolan takımlarında bir M-16'yla uçaktan atlarlar. Troposferin –hava olaylarının geçtiği katman– zirvesindedirler ve tek duyabildikleri kendi hızlarından doğan çığlıktır. Yüksek irtifa nedeniyle iki-üç dakika boyunca serbest

[5*] YİAA – Yüksek İrtifa Alçak Açış: HALO – High Altitude Low Opening

düşüş yaparlar ve 300 metre veya daha da alçakta paraşütlerini açarlar. Bu şekilde, öldürülmeleri neredeyse imkânsızdır.

H-60 ilk yarım saat boyunca göreli sakinlikte uçtuktan sonra Ruvola telsizle yakıt ikmal uçağını arayarak, yakıt almak için girmeye hazır olduğunu bildiriyor. Besleme hortumu –havacılık tabiriyle "manş tulumu"– içindeki kavrama mekanizmasını harekete geçirmek için yetmiş kilogramlık basınç gerekli, dolayısıyla helikopterin ikmal uçağının üzerinde çok iyi ayarlanmış bir hızla uçması gerekiyor. Ruvola manş tulumunu ilk denemede yakalıyor ve 350 kilo yakıt alarak güneydo-

ğuya doğru yoluna devam ediyor. Aşağıda ise, dalgaların tepelerine rüzgâr tarafından ölümcül beyaz danteller işleniyor. Mürettebat yaşamlarında karşılaşacakları en kötü havaya doğru ilerliyor.

H-60 kullanımını düzenleyen kurallar şöyle der, "Bilinen veya tahmin edilen şiddetli türbülansa doğru kasıtlı uçuş yapmak yasaktır." McGuire Hava Kuvvetleri Üssü'nden aynı günün erken saatlerinde fakslanan hava raporu, *orta* ila şiddetli arasında değişecek türbülanstan söz ediyordu, ki bu Ruvola'nın operasyona başlamaması için kelimelere dayalı yeterli bir korumaydı. Onlar hayat kurtarmak için eğitilmişlerdi ve hayatların kurtarılmaya ihtiyaç duyacağı türden bir gündü bu. Bir saatlik uçuşun ardından Dave Ruvola ikinci yakıt ikmali için yaklaşıyor ve ancak beşinci denemede manş tulumuna bağlanabiliyor, 450 kilo yakıt alıyor. İki hava taşıtı ayrılarak, Tomizawa'ya doğru havayı dövmeye devam ediyorlar.

On dakika sonra olay mahallindeler, etraf neredeyse zifiri karanlık. Spillane, uçuş sırasında balıkadam elbisesini ağır ağır giymekle meşgul; aşırı terlememeye ve vücudunun çok su kaybetmemesine özen gösteriyor. Şu an, gözleri dışarıdaki fırtınada, gözcü penceresinin dibinde oturuyor. Bir Sahil Koruma C-130'u yüz elli metre yükseklikte daireler çiziyor ve Hava Destek Muhafaza'nın ikmal uçağı da onun elli, altmış metre üzerinde geziniyor. Işıkları, yoğun karanlığı kuvvetsizce örseliyor. Ruvola, yelkenlinin kıç tarafının biraz yukarısında havada asılı kalıyor ve helikopterin karnından aşağı bir ışık konisi gönderecek olan projektörlerini açıyor. Spillane, hayretler içinde: Aydınlanan dairenin içinde bir yükselip bir düşen, köpük-işlemeli devasa ölü dalgalar var, bazıları âdeta helikopterin karnını yalıyor. Okkalı bir tokatla gökyüzünden alaşağı edilmemeleri için Spillane iki kez yüksekliği haykırmak zorunda kalıyor.

Rüzgâr normalde helikopterin tam altına düşmesi gereken pervane rüzgârını on iki metre geriye atacak kadar sert esiyor. Helikopter ancak öne doğru sekiz deniz mili hızla uçarken pervane rüzgârı normal yerine düşebiliyor, o da gecikmeyle tabii. Koşullara rağmen Spillane, Rick Smith ve kendisinin yedi buçuk santimetre kalınlığında bir "sabit ip"ten kayarak denize inebileceklerini düşünüyor. Mesele şu, ondan sonra ne yapacaklar? Tekne görünüşe göre bir yüzücünün yakalayamayacağı kadar hızlı hareket ediyor; bu Tomizawa'nın *Satori* ekibi gibi sudan çekilmesi demek. Fakat bu Tomizawa'yı bambaşka bir riskin ortasına atacak; çünkü "tantanalı"

kurtarmaların, batan teknelerden çok daha riskli hale geldiği bir nokta vardır. Spillane, Tomizawa'yla ilgili ihtimalleri düşünürken, uçuş mühendisi Jim Mioli dahili haberleşmeye bağlanarak sudan herhangi birini geri alma konusunda şüpheleri olduğunu söylüyor. Dalgalar vinç kumandasının başa çıkamayacağı kadar hızlı yükseliyorlar, yani dalga tepelerinde sepetin etrafında bir hayli halat boşu olacak. Birisi çelik halatın bir kıvrımına yakalanacak olursa ve altındaki dalgayı bir anda yitirirse, kuşkusuz ikiye biçilir.

Sonraki yirmi dakika boyunca mürettebat atlama kapısından dışarıya bakarak ne yapılması gerektiğini

tartışırken, Ruvola helikopteri yelkenlinin üzerinde tutuyor. En sonunda teknenin suda oldukça iyi göründüğüne –başarılı, nispeten dengeli– ve herhangi bir kurtarma girişiminin Tomizawa'yı şu an içinde bulunduğundan çok daha çıkılmaz bir duruma sürükleyeceğine karar veriyorlar. Tomizawa teknesinde kalmalı. *Çekiliyoruz çocuklar*, diyor Ruvola en sonunda dahili haberleşmeden. *Bu işi yapmıyoruz.* Ruvola telsizle C-130 pilotuyla bağlantıya geçerek, ona kararlarını açıklıyor ve C-130 pilotu mesajı yelkenliye iletiyor. Tomizawa, çaresiz, telsizle yüzücülerin atmalarının aslında hiç gerekmediğini bildiriyor –Sadece sepeti aşağı sarkıtın, ben kendi kendimi kurtarırım. *Yo, sorun bu değil,* diyor Buschor cevaben. *Suya girmeye aldırmıyoruz; sadece bir kurtarma operasyonu gerçekleştirmenin mümkün olmadığını düşünüyoruz.*

Ruvola geriye çekiliyor ve ikmal uçağı Tomizawa'nın teknesinin su dolup batması ihtimaline karşı, birbirine

ikiyüzelli metrelik bir iple bağlı iki adet can salı atıyor; ardından her iki hava taşıtı da üsse dönmek üzere yola çıkıyor. (Tomizawa sonradan bir Romen şilebi tarafından tekneden alınmış.) Dönüş uçuşunun onuncu dakikasında, Ruvola üçüncü kez yakıt ikmal uçağının üzerinde yerini alıyor, hiç vakit kaybetmeden manş tulumuna isabet ettirerek 800 kilo yakıt alıyor. Kıyıya varabilmeleri için bir ikmale daha gereksinimleri olacak. Spillane iskele tarafındaki gözcü koltuğunda oturuyor ve üç yüz metre aşağıdaki okyanusu dalgın dalgın seyrediyor. Şayet Mioli durumu açıkça söylememiş olsaydı, o ve Rick Smith şu an aşağıda yüzüyor, kurtarma sepetine geri binmeye çabalıyor olabilirlerdi. Muhtemelen ölürlerdi. Böylesi koşullarda havaya o kadar fazla su yüklenir ki, yüzücüler soluk almaya çalışırken bile boğuluverirler.

AYLAR sonra, Ulusal Hava Destek Muhafaza, parçaları bir araya getirdikten sonra, su üzerindeki bir yükseltilmiş-risk görevinin desteklenmesi için kurulmuş kaynak ağında gedikler oluştuğunu belirleyecekti. Herhangi bir anda, *birisinin* Ruvola'nın helikopterini havada tutacak gerekli istihbaratı oluyordu, fakat bu istihbarat uçuşun son bir saati süresince tam olarak aktarılamıyordu. Görev olsun olmasın, New Jersey'deki McGuire Hava Kuvvetleri Üssü, rota planlarken yararlanmaları için Suffolk Hava Üssü'ne günde pek çok defa hava bülteni fakslar. Ayrıca Suffolk zor bir görev planlıyorsa, uçuş rotalarındaki, uydu verilerindeki, vs., son durumu sözlü olarak almak için McGuire'ı bizzat arayabilir. Göreve bir kere başlanmışsa, bir kişi –genel-

likle yakıt ikmal uçağının pilotu– hava durumu istihbaratını edinmek ve kurtarmada görevli tüm pilotlara aktarmakla yükümlüdür. Şayet daha fazla bilgiye ihtiyaç varsa, ikmal uçağı pilotu Suffolk'u arayarak, o konuda bilgi edinmelerini ister. Arama olmadan Suffolk etkin olarak hava durumu istihbaratının peşine düşmez. Kaza müfettişlerinin deyişiyle, onlar vazifelerini icra ederlerken "öncü-etkin" olmaktan ziyade "tepkin"dirler.

Ruvola olayında ise, McGuire Hava Kuvvetleri Üssü'nün elinde, sabah 7.30-8.00 arasında –Ruvola'nın dönüş uçuşuna başladığı dakikalarda– Long Island açıklarında yoğun ve tek parçalık bir yağmur kuşağının oluşmakta olduğunu gösteren bire bir karşılaştırmalı bir uydu istihbaratı bulunuyor. Fakat Suffolk son gelişmeleri almak için McGuire'ı asla aramıyor, çünkü yakıt ikmal uçağı pilotunun asla böyle bir talebi olmuyor ve McGuire da o bölgede görevli bir Destek Muhafaza helikopteri olduğunu bilmediği için bu bilgiyi kendiliğinden geçmiyor. Oysa Suffolk son gelişmeler için McGuire'ı aramış olsa, yetkililer Ruvola'nın rotasının önünün sert havayla kesilmiş olduğunu derhal anlayacaklar; böylelikle Ruvola on beş dakika batıya doğru uçmak suretiyle bunu atlatabilecekti. Bu durumda ikmal uçağının pilotu, hava durumundaki son değişiklikleri almak için Suffolk'u aradığında, 2.400 metrelik azami irtifa, on beş deniz millik görüş alanı ve alçak seviyede rüzgâr makası olduğuna dair bir rapor alıyor. Bu istihbaratı –fırtınanın en şiddetli kısmını geride bırakmış olan– Ruvola'ya aktarıyor ve o da hava koşullarının bir tek batıya doğru uçarsa düzeleceğini düşünüyor. Tüm yapması gereken hava meydanı civarlarında olduğu

bildirilen rüzgâr makasına çarpmadan önce yakıt ikmali yapmak. Ancak Ruvola –hepsi– yanılıyor.

Yağmur kuşağı, kırk deniz mili genişliğinde, altmış deniz mili uzunluğunda ve üç bin metre kalınlığında bir bulut şeridi. Kuşak, fırtınanın kuzeybatı kadranının ortasındaki alçak basınç içine doğru çekiliyor; rüzgâr saatte 75 deniz mili ve görüş mesafesi sıfır. Uydu görüntüsü, yağmur kuşağının, gürültüyle çarpmak üzere olan bir kapı gibi Ruvola'nın uçuş yoluna doğru salındığını gösteriyor. Saat 19.55'te Ruvola dördüncü yakıt ikmalini gerçekleştirmek için telsizle yakıt uçağı pilotunu arıyor ve pilot ikmali onaylıyor. İkmal beş dakika sonrasına programlanıyor, saat tam sekize. 19.56'da türbülans biraz hızlanıyor ve 19.58'de mutedil seviyeye ulaşıyor. *Haydi şu işi bitirelim,* diye sesleniyor telsizden Ruvola, yakıt ikmal uçağı pilotuna. 19.59'da kolu çekerek sondayı serbest bırakıyor, öne doğru uzatıyor ve bağlantıya uygun pozisyona getiriyor. Ve tam o sırada kuşak onları vuruyor.

Yağmur kuşağının ön ucu boyunca devinen hava akımları neredeyse helikopteri durduracak kadar kuvvetli. Ruvola neye çarptığının farkında değil; tüm bildiği helikoptere güçlükle hakim olabildiği. Uçmak ustalık meselesi olmaktan çıkıp, fiziksel güç meselesi halini almış durumda; Ruvola bir eliyle birleştiriciyi öbürüyle de kumanda kolunu kavrayarak, ön camda tıkırdayan yağmurun arasından dışarıya bakabilmek için öne eğiliyor. Uçuş kitapçıkları kokpitte sağa sola savruluyor ve Ruvola'nın yardımcı pilotu hemen yandaki koltukta kusmaya başlıyor. Ruvola yakıt uçağı

üzerinde pozisyonunu alarak, manş tulumuna isabet ettirmeye çabalıyor, fakat her iki hava aracı da öyle vahşi hareket ediyor ki, bu, silah namlusundan içeri dart sokmaya benziyor; hedefi bulmak kesinlikle eşek şansı gerektiriyor. Ruvola'nın hava aracı teknik terimlerle, "kumanda cihazlarından besleme olmaksızın" hareket ediyor; insani terimlerle, gökyüzünde serseri mayın gibi dolaşıyor. Ruvola doksan metre kadar alçakta –"bulutların yıpranmış kenarları boyunca," diye bahsediyor kendisi– ve bin dört yüz metre kadar yüksekte denemeler yapıyor, ancak açık hava bulamıyor. Görüş alanı öylesine kısıtlı ki, gece-görüş gözlükleri takılıyken bile Ruvola önündeki ikmal uçağının kanat ışık-
280 larını hayal meyal seçebiliyor. Ve ikmal uçağının tam üstündeler; manş tulumunu defalarca yakalamaya çalışıyorlar; Spillane'e göre neredeyse uçağın istikamet dümenini parçalayacaklar.

Ruvola manş tulumunu yakalamak için yirmi-otuz deneme yapmışken –korkunç bir yoğunlaşma başarısı– yakıt ikmal uçağının pilotu, telsizle bir numaralı motorunu kapatmak zorunda olduğunu bildiriyor. Yağ basıncı göstergesi aşırı düzensiz ve motorun yanma tehlikesi var. Pilot motoru kapatma işlemine başlıyor ve sol taraftaki yakıt ikmal hortumu birden geri çekiliyor; motorun kapatılması kanat çevresindeki hava akımını kesmiş, içeri çekme makarası da bu durumu aşırı gevşeklik haliyle karıştırmış anlaşılan. Diğer bir deyişle makara, "komutsuz içeri alma"yı uygulamış oluyor. Pilot motoru kapatmayı tamamlıyor, Ruvola'yı yeniden uygun konuma alarak hortumu uzatıyor. Ruvola, hortumla aynı hizaya gelir gelmez bir şeylerin ters gittiğini far-

kediyor. Manş tulumu normalde ufak bir paraşüt şeklindedir ve doğal olarak havayla dolarak hortumu sabit tutuyor; oysa hortum şu an yakıt uçağının ardında sağa sola deli gibi kıvranıyor. Kırk beş dakikalık yoğun yakıt ikmal girişimleri sonucunda mahvolmuş bir halde.

Ruvola, yakıt uçağı pilotuna sağ taraftaki manş tulumunun parçalanmış olduğunu ve öteki tarafa geçmek zorunda olduklarını söylüyor. Bu koşullarda sağdaki manş tulumundan ikmal yapmak dehşet verici, kâbus gibi bir iş, çünkü helikopter sondası da kokpitin sağından uzanıyor, dolayısıyla pilot bağlantıyı yapmak için neredeyse uçak gövdesiyle daha da yakınlaşmak zorunda. Ruvola sağ manş tulumuna doğru bir hamle yapıyor, ıskalıyor, tekrar geliyor ve tekrar ıskalıyor. Alışılmış yöntem yakıt uçağının kanat flaplarına dikkat ederek manş tulumunun nereye gideceğini önceden kestirmektir, fakat kısıtlı görüş mesafesi altında Ruvola o kadar uzağı göremiyor; helikopterin burnundan ötesini bile hayal meyal seçebiliyor. Manş tulumuna birkaç hamle daha yapıyor, son denemesinde aşırı hızlı yaklaşıyor ve kanadı geçiyor, kendini yeniden hizalayana kadar yakıt uçağı ortadan yok oluyor. Bulutların içinde koskoca bir C-130'u kaybetmiş durumdalar. 1.200 metre yükseklikte, sıfır görüş alanı altında, aşağı yukarı yirmi dakikalık yakıtla uçuyorlar; o da bitince gökyüzünden kayıp düşecekler. Ruvola ya manş tulumu yakalama girişimlerine devam edecek, ya da henüz yakıtları varken deniz seviyesine alçalmayı deneyecek.

Planlı bir suya mecburi iniş için hazırlanın, diyor mürettebatına. *Henüz yapabiliyorken suya inmeliyiz.*

Ardından Dave Ruvola, helikopterin burnunu düşürüyor ve denize doğru alçalıyor.

Gözcü koltuğundan sessizce dışarıyı seyreden John Spillane, az önce kendi idam hükmünü işittiğine kesin gözüyle bakıyor. "Kariyerim boyunca güç de olsa olayları daima kontrolüm altında tutmayı başarmıştım," diyor Spillane. "Oysa şimdi bir anda risk tamamen kontrol dışına çıkıyor. Yakıt alma şansımız yok, o kükreyen okyanusa gömüleceğiz ve artık kontrol bizden çıkmış olacak. Dahası kurtarılma ihtimalinin hemen hemen sıfır olduğunun farkındayım. Daha önce pek çok kurtarma görevinde bulundum ve kurtarmak şöyle dursun, bence böylesine hava koşullarında birini *bulmak* bile çok zor. Bizler bu piyasanın en iyilerindeniz –en iyi teçhizata sahip ve en iyi eğitimi almış. Az önce biz bir kurtarmayı gerçekleştiremedik ve şimdi biz aynı duruma düştük. Bu apaçık ortada. Olmayacak."

Ruvola bulutların içinden aşağıya doğru körlemesine uçarken, yardımcı pilot Buschor bir Ulusal Hava Destek Muhafaza acil durum frekansından mayday çağrısı gönderiyor ve on beş deniz mili kuzeydoğuda bulunan *Tamaroa* ile temasa geçiyor. Onlara yakıtlarının bittiğini ve planlı olarak suya mecburi iniş için hazırlandıklarını söylüyor. Albay Brudnicki helikopter onlara bir kerteriz verebilsin diye *Tam*'ın projektörlerinin gökyüzüne çevrilmesini emrediyor, fakat Buschor hiçbir şey göremediğini aktarıyor. *Tamam, sadece bize doğru gelmeye başlayın,* diyor *Tam*'ın telsiz sevk memuru. *Zamanımız yok, derhal iniyoruz,* diye karşılık veriyor Buschor. Suffolk'taki HSM telsizlerini idare eden

Jim McDougall, acil iniş uyarısıyla aynı anda bir telefon alıyor; telefondaki Spillane'in karısı ve kocasının nerede olduğunu bilmek istiyor. Bir sorun olduğundan haberi yok, tesadüfen yanlış zamanda aramış; McDougall öyle paniğe kapılıyor ki, telefonu kadının suratına kapatıyor. Saat 21.08'de Boston'daki Sahil Koruma karargâhındaki bir sevk memuru, bir Ulusal Hava Destek Muhafaza helikopterinin acil iniş yapacağına dair bir telefon alıyor ve olay raporuna telaşla şunları karalıyor: *"Heli [helikopter] ve 130 Suffolk yolunda. Heli görüş alanı nedeniyle yakıt alamıyor. Denize inmek zorunda kalabilir. Havada ne kadar kalabilir? 20-25 dak. İNİŞ!"* Ardından, Karen Stimpson kurtarıcılarından biriyle sohbet ederken, sevk memuru, Cod Burnu Hava Üssü'nü durumdan haberdar ediyor. Bunun üzerine beş havacı tek kelime etmeden kalkıyor, sırayla tuvalete giriyor ve sonra pistin üzerinde göreve hazır olduklarını rapor ediyorlar.

Ruvola sonunda 21.28'de bulutlardan çıkıyor; şimdi okyanusun sadece altmış metre üzerindedir. Havada asılı kalıyor ve derhal mürettebatı helikopteri terketmeye hazırlayacak suya mecburi iniş kontrol listesinde yazılanların yerine getirilmesini talep ediyor. Eğitimleri sırasında bunu düzinelerce defa çalışmışlardı, fakat şu an olaylar alışılmış yöntemleri geçersiz kılacak kadar hızlı gelişiyor. Gözleri gece-görüş gözlüğüne alışmış olan Jim Mioli, loş kabin aydınlatmasında içerisini görmekte zorlanıyor, bu yüzden dokuz-kişilik can salının kulbunu bir türlü bulamıyor. Bulduğunda ise, Mustang hayatta kalma giysisini giyecek vakti kalmıyor. Ruvola üç kez Mioli'den kendisine suya mecburi iniş kontrol

listesini okumasını istiyor, ama Mioli ona cevap veremeyecek kadar meşgul, dolayısıyla Ruvola aklında kaldığı kadarıyla yetinmek zorunda. Listedeki en mühim şeylerden biri, pilotun aşağıya uzanarak kendi kapısını fırlatması, ancak Ruvola ellerini kumanda cihazlarından kaldıramayacak kadar yoğun çalışıyor. Askeri terminolojiye göre "vazife-doygunu" ve kapı yerinde kalıyor.

Ruvola helikopteri havada asılı tutmaya çalışırken, kurtarma paraşütleri hayatta kalma takımlarını toplamak için didiniyorlar. Spillane omzuna bir matara asıyor ve kayışa tek-kişilik bir can salı klipsliyor. Sonunda

dokuz-kişilik salı çıkarmayı başaran Jim Mioli, bunu atlama kapısının kenarına itekliyor ve atlama emrini bekliyor. Hayatta kalma takımıyla sarmalanmış haldeki Rick Smith ise öteki atlama kapısının eşiğinde çömeliyor ve yan tarafından aşağıya doğru bakıyor. Aşağıda dalgaların en üst ve en dip noktaları ayırdedilemeyecek kadar rüzgâr hışmına uğramış bir okyanus bekliyor onları; doksan metreden atlayacaklarının farkındalar. En az bunun kadar korkunç bir şey varsa, o da şu an bulundukları yerde kalmaları. Helikopter her an okyanusa düşebilir ve mürettebattan kimse bu olurken yakınlarda bir yerde bulunmak istemez.

Yalnızca Dave Ruvola helikopterde kalacak; helikopterin geri kalan mürettebatın üzerine düşmemesini temin etmek pilot olarak onun görevi. Kapısı halen yerindeyken kurtulma ihtimali yok denecek kadar az, fakat bu şu an düşüneceği bir şey değil. Suya mecburi iniş kontrol listesi kesin bir uygulama talep ediyor,

olanca sayıda çok mürettebat üyesinin sağ kalmasını temin eden bir uygulama bu. Mioli'nin hayatta kalma giysisini giymeyi ihmal etmesi de bir bakıma intihar sayılır, fakat başka şansı yok. Onun görevi emniyetli bir şekilde atlandığından emin olmak, hayatta kalma giysisini giymek için duraksayacak olursa, dokuz-kişilik can salı, terketme anında hazır durumda olamaz. Yani Mioli giysisiz atlayacak.

Saat 21.30'da bir numaralı motor duruyor; Spillane türbin rüzgârının kesildiğini duyabiliyor. Bir dakikadan az bir süredir alçakta asılı duruyorlar. Ruvola dahili haberleşmeden sesleniyor: *Bir numara kullanım dışı! Atlayın! Atlayın!* İki numaralı motordan dumanlar çıkıyor; teorik olarak aynı zamanda durmadılar. Evet, bitti. İşte düşüyorlar.

Mioli can salını sağ taraftaki kapıdan bırakıyor ve dudaklarında şu sözcüklerle düşüşünü seyrediyor, "denizin derinliklerine doğru." Öyle yüksekteler ki Mioli salın suya çarptığını bile göremiyor; ardından bir türlü suya atlayamıyor. Kimseye söylemeden şansını helikopterde denemeye karar veriyor. Suya mecburi iniş protokolü gereğince yardımcı pilot Buschor da helikopterde kalmalı, fakat Ruvola ona atlamasını emrediyor, çünkü eğer atlarsa Buschor'un sağ kalma şansının daha yüksek olacağını düşünüyor. Buschor kapı-fırlatma kolunu çekiyor ama kapı gövdeden ayrılmıyor; o da bir eliyle kapıyı açık tutarak basamağın üzerine çıkıyor. Başını yana çevirerek üç ile yirmi beş metre arasında gidip gelen radar altimetresine bakıyor; atlayış zamanlamasının yaşamla ölüm arasındaki o ince çizgi anlamına gelece-

ğinin farkında. Ruvola atlama emrini yineliyor, Buschor uçuş başlığından dahili haberleşme kablolarını ve gece-görüş gözlüklerini çıkarıyor. Şimdi artık o güçlü görüşün loş yeşil ışığında, dalgaların hemen altında salındığını görebiliyor. Kocaman bir dalga tepesini gözüne kestiriyor, derin bir nefes alıyor ve atlıyor.

Bu arada Spillane'in elinde bazı son dakika donanımları var. "Dehşete kapılmamıştım, ama ürkmüştüm," diyor. "Kırk dakika önce ihtimalleri düşünmek çok daha korkutucuydu, ama artık tamamen kabullenmiştim. Pilot suya mecburi iniş kararı almıştı ve bu çok isabetli bir karardı. Çoğu pilot son yirmi dakikalık yakıtı, manş tulumuna tutunmaya çalışarak harcardı. Bu durumda helikopter gökyüzünden kayıp düşer ve içindeki herkes ölürdü."

Helikopter, bir numaralı motor çalışmadığı için tuhaf bir sessizlik içinde. Okyanus hemen altlarında, bir pilotun dediği gibi, rüzgârın krater ve oyuklarla deforme ettiği bir ay manzarası gibi görünüyor. Spillane, Rick Smith'in sancak kapısından atlamaya hazırlandığını farkediyor ve ona doğru yanaşıyor. "Dalgaları tarttığına ikna olmuştum," diyor Spillane. "Ümitsizce ona sımsıkı yapışmak istedim. Ama yalnızca oturacak ve kolumu omuzlarına koyacak zamanım oldu, ardından o gitti. Tek kelime etmeye vaktimiz olmadı –hoşçakal demek isterseniz, çok şey yapmak istersiniz, ama buna vakit yoktur. Rick çıktı ve çeyrek saniye sonra ben çıktım."

Uzun düşüşlerden sağ kurtulan insanların söylediğine göre yerçekimi ivmesi o kadar hızlıymış ki; kalbi ağza getirecek şekilde, bir toptan dışarıya doğru fırlatıl-

maya benzermiş. Boşluktaki bir vücut, saniyede yaklaşık olarak otuz iki kilometre ivme kazanır; atlayışın bir saniye sonrasında vücut saatte otuz iki kilometre hızla yere yaklaşmaktadır; iki saniye sonra altmış dört kilometre; bu şekilde ivme iki yüz sekiz kilometreye kadar her saniye kademeli olarak artar. Bu noktada rüzgâr direnci yerçekimi kuvvetine eşitlenir, vücut artık limit hıza ulaşmış demektir. Spillane muhtemelen on sekiz ila yirmi bir metre hızla düşüyor, iki buçuk saniyelik ivme. Suyun nerede olduğunu veya suya ne zaman çarpacağını bilmeksizin karanlığa dalıyor. Tek kişilik can salını bırakışını ve vücudunun dengesini yitirişini belli belirsiz hatırlıyor. O anda aklından şunlar geçiyor: Aman Tanrım, ne kadar uzun bir yol. Ve ardından her şey kararıyor.

JOHN Spillane'in güzel ve muntazam yüz hatları, bir kurtarma paraşütçüsünü canlandıracak bir Hollywood aktöründe bulunabilecek türden; doğrusu yaptıklarıyla John Spillane'in kendisi bile sinemada canlandırılabilir. Mavi gözlerinde sertlik ve kayıtsızlık belirtisi yok; saçı kısa ve yer yer kırlaşmış. Arkadaş canlısı, kendini sakınmayan ve kendinden tamamen emin bir izlenim veriyor. Anlık bir tebessümü ve bir konu hakkında daha başka söyleyecek bir şey kalmayıncaya dek konuya değişik açılardan yaklaşan, ayrıntıdan ayrıntıya sıçrayan hazırlıksız bir konuşma tarzı var. Nüktedanlığı kendiliğinden ortaya çıkıyor, daha çok sonradan akla gelen bir fikir gibi görünüşe göre bu, kendisini bile şaşırtıyor. Orta boylu, orta yapılı, bir keresinde sadece zevk olsun diye altmış beş kilometre koşmuş bir adam. Başkaları-

na bir şeyler ispatlama ihtiyacını uzun zaman önce bir kenara bırakmış bir insan gibi görünüyor.

Spillane, New York City'de büyümüş ve on yedisinde Hava Kuvvetleri'ne katılmış. Muhabere dalgıcı olarak eğitilmiş –düşman hatlarına sızma, sahilleri ele geçirme, diğer muharebe dalgıçlarını kurtarma– ve ardından Ulusal Hava Destek Muhafaza'ya katılmak üzere yirmi bir yaşında buradan ayrılmış. "Muhafızlık ede ede," bir yıl boyunca dünyayı dolaşmış, yazın can kurtaranlık yapmak üzere Rockaway Plajı'na dönmüş, ardından kurtarma paraşütçüsü okuluna yazılmış. Yıllarca yedek kuvvet görevinde bulunduktan sonra bu

görevi bırakmış, sonra polis akademisini bitirmiş ve New York City Polis Teşkilatı'nda balıkadam olmuş. Üç yıl boyunca East Nehri'nden çamur kaplı silahlar ve nehre gömülen araçların içinden cesetler çıkarmış, sonunda askerlik sözleşmesi bitmeden önce okula geri dönmeye karar vermiş. Okulda jeoloji dalında uzmanlaşmaya başlamış –"Bir süreliğine dağ zirvelerinde gezinmek istiyordum."– ama bir kadına aşık olmuş ve tam-gün askeriye için çalışmak üzere Suffolk'a taşınmış. Sene 1989. O zaman 32 yaşında ve ülkedeki en tecrübeli kurtarma paraşütçülerinden biriymiş.

John Spillane saatte yaklaşık seksen kilometreyle Atlas Okyanusu'na çarpıyor. Su, ittirdikçe daha fazla direnç gösteren tek maddedir ve saatte seksen kilometre hızdayken pekâla beton etkisi yapabilir. Çarpışmanın şiddetiyle, Spillane'in sağ kolundaki üç kemik, sol bacağındaki bir kemik ve göğsündeki üç kaburga kemiği kırılıyor, böbreklerinden biri yırtılıyor ve pank-

reası eziliyor. Paletler, tek kişilik can salı ve matarası vücudundan kopup gidiyor. Yalnızca kayışı ağzına gelecek şekilde ters taktığı deniz gözlüğü doğal olarak yerinde kalıyor. Spillane, çarpma anını hatırlamıyor, ayrıca –tuhaf ama– suda olduğunu fark ettiği ilk anı da hatırlamıyor. Belleği düşüşten yüzme anına sıçrıyor, arada olanlar kayıp. Yüzmekte olduğunu anladığında, *tüm* anladığı bu oluyor –kim olduğunu, niçin orada bulunduğunu ya da oraya nasıl geldiğini bilmiyor. Geçmişi yok, geleceği yok; o şu an yalnızca okyanusun ortasında, gecede bir bilinç.

Spillane'in yaralı denizcilere karadan açıkta müdahale ettiğinde, öncelikli olarak değerlendirdiği şeylerden biri de yaralının bilinç seviyesidir. En yüksek seviye "açık ve dört yönlü uyum," olarak bilinen haldir; günlük olağan bir durumdaki hemen hemen herkes için bu tanımlama gerçerlidir. Kişi kim olduğunun, nerede olduğunun, zamanın ve az önce neler olduğunun bilincindedir. Kişi kafasına bir darbe alacak olursa öncelikle olaydan az önce yaşadıklarını unutur –"açık ve üç yönlü uyum"– ve unutacağı en son şey kimliğidir. Dört bilinç seviyesinin tamamını, yani kişilik dahil tüm yönleri yitiren kişi için "açık ve sıfır yönlü uyum" tanımlaması geçerlidir. John Spillane suda uyandığı anda, bilinci açık ve sıfır yönlü uyum halinde. Dünyayı kavrayışı kendisinin varolması gerçeğine indirgenmiş, daha fazlası değil. Hemen hemen bununla eşzamanlı olarak işkenceye varan acılar içinde olduğunu kavrıyor. Uzun bir süre boyunca tüm bildiği bu. Taa ki can salını görene kadar.

Spillane'in bilinci açık ve sıfır yönlü uyum seviyesinde olabilir, fakat bir can salını görür görmez ona doğru yüzmesi gerektiğini biliyor. Sal, uçuş mühendisi Jim Mioli tarafından atılmış ve suya düştüğünde otomatik olarak şişmişti. Şu an dalga tepeleri üzerinde çalkalanıyor, çapaları yetmiş deniz mili hızla esen rüzgâr altında onu güçlükle zaptediyor. "Salla aynı hizaya geldim, önünü kestim ve kenarına tutundum," diyor Spillane. "Okyanusta, umutsuz bir halde olduğumu biliyordum ve canım yanıyordu. Başka hiçbir şey bilmiyordum. Sala asılmışken, birden herşeyi hatırlamaya başladım. Biz bir görevdeydik. Yakıtımız bitmişti. Ben atlamıştım. Yalnız değildim."

Spillane tutunurken ani bir rüzgâr savruntusu salı yakalıyor ve bir anda takla attırıyor. Spillane kim olduğunu hatırlamaya çalışırken, bir an suya gömülüyor bir an suyun tamamen dışına çıkıveriyor. Kendini o an için daha iyi hissetmeye başlıyor. Titrek naylon zemine uzanmış, göğsüne batan ağrıyı tartarken –ciğerlerinin patladığı kanısında– uzakta insan bağırışları duyuyor. Diz çöküyor ve dalgıç fenerini seslerin geldiği yöne tutuyor; tam onlara –artık her kimse– nasıl yardım edebileceğini düşünürken, fırtına tanrıları salı tekrar ters çeviriyor. Spillane çaresizlik içinde tekrar suya düşüyor. Ağzından sular püskürterek emniyet ipine yapışıyor ama rüzgâr hiç vakit kaybetmeden salı üçüncü kez ters çeviriyor. Spillane şimdiye kadar bir buçuk tur atmış durumda. Tekrar içeri girmeyi başarıyor. Kollarını ve ayaklarını yana açmış yatarken, sal dördüncü ve son kez ters dönüyor. Spillane bu kez, sonradan içinde yarım düzine yün battaniye olduğu anlaşılacak, naylon

torbaya yapışarak tekrar suya düşüyor. Torba suyun üzerinde kalıyor, Spillane buna tutunurken salın dalga tepeleri arasından döne döne gidişini seyrediyor. Kaderine terkedilmiş durumda ve ölümle pençeleşiyor.

"Salla bağlantıyı yitirdikten sonra kendi başıma kalmıştım ve *tek* hayatta kalma şansımın fırtına yatışana kadar ölmemek olduğunu anladım," diyor Spillane. "Bizi almalarının hiçbir yolu yoktu, az önce mükemmel sayılabilecek bir helikopterden suya atlamıştım ve mümkün olsa, gelip de bizi kurtaracak olan yine bizim çocuklar olacaktı, fakat mümkün değildi. Yakıt ikmali yapamamışlardı. Bu konuyu uzun uzun düşünüyordum ve fırtınadan sağ çıkamayacağımı biliyordum. Gün ağarınca olay mahalline birilerini gönderebilirlerdi, ama ben o kadar dayanabileceğimi hiç sanmıyordum. İç organlarım ölüyordu."

Bu ateşten gömleği giymeye başladığından beri, Spillane'in ilk kez kendi ölümünü düşünmeye zamanı oluyor. Henüz bu düşüncenin kendisini kederlendirmesine müsaade edecek kadar paniğe kapılmış değil. Karısı ilk çocuklarına beş aylık hamile ve Spillane son zamanlarda evde çok az kalabilmiş –paraşütçü hastanesi ve New York City marotunu eğitimindeymiş. Oysa şu an, evde daha fazla vakit geçirmiş olmayı diliyor. İnanılması güç ama, keşke çimleri kıştan önce bir kez daha biçseydim, diye geçiriyor içinden. Akıbetinin ne olduğunu karısına ve ailesine birilerinin anlatmış olmasını diliyor. Dave Ruvola'nın muhtemelen helikopterle sulara gömülerek ölmüş olması, ona sıkıntı veriyor. İki yüz elli kilo jet yakıtı olmadığı için hepsinin ölecek

olması ona sıkıntı veriyor. Olur şey değil! diye hayıflanıyor; elimizde sekiz milyon dolarlık bir helikopter var, bir şeyciği yok, sapasağlam, kimse bizi ateş açmış değil, ama biz sadece yakıtımız yok diye düşüyoruz.

Spillane, bu noktadan itibaren tüm duyularını yeniden kazanıyor ve o an kendisini kelimeleri yetersiz kılacak cinsten bir kâbusun içinde buluveriyor. Hava, burnunun dibinde elini göremeyeceği kadar karanlık, hiçlikten çıkan dalgalar gümbürtüyle üzerine kapanarak, onu her defasında bir dakikalığına sulara gömüyor. Rüzgâr öyle sert esiyor ki, suyu atmaktan ziyade hızla savuruyor. Spillane için tuzlu suyu midesinden uzak tutmanın hiçbir yolu yok. Birkaç dakikada bir öğürmek zorunda kalıyor. Spillane tek-kişilik can salını kaybetmiş, kaburga kemikleri kırık, her nefes ateşte kızdırılmış bir küskünün göğsüne saplanması gibi geliyor ona. Acı içinde haykırıyor ve daha şafağa sekiz saat var.

Tuzlu suyu midesinden dışarıda tutmaya çalışarak ve son vedalarını ederek geçirdiği bir saatin ardından, Spillane uzakta iki flaş ışığı ayrımsıyor. Bütün Mustang elbiselerinde flaş ışıkları vardır; öyleyse bu bir başkasının da suya yapılan mecburi inişten sağ kurtulduğuna dair ilk gerçek kanıt. Spillane'in ani tepkisi onlara doğru yüzmek oluyor, fakat sonra kendini tutuyor. Geceyi çıkarması mümkün değil, bunun farkında, öyleyse pekâla kendi başına ölebilir. Böylelikle kendi ıstırabını başkalarına da bulaştırmamış olur. "Beni ölürken görmelerini istemedim," diyor sonradan. "Beni acı içinde görmelerini istemedim. Maratonlarda da bu böyledir –benimle konuşma, bırak da bu acıya kendi

başıma katlanayım. Nihayetinde beni onlara sevkeden şey hayatta kalma eğitimiydi. Bu eğitimde çokluktaki dayanıklılık gücünün üzerinde durulur; eğer onlarla beraber olursam, ölmemek için daha çok çabalayacağımı biliyordum. Ama beni acılar içinde görmelerine izin veremem, dedim kendi kendime. Onları hayal kırıklığına uğratamam."

Grup halindeyken şanslarının bir parça da olsa artacağına inanan Spillane, ışıklara doğru ağır ağır yüzmeye başlıyor. Can yeleğiyle balıkadam elbisesi onu suyun üzerinde tutuyor; öne doğru uzattığı kırık koluyla battaniye torbasını sımsıkı tutarken, diğer koluyla da kulaç atıyor. Bu uzun sürse ve çabalamalar onu tüketse de, ışıkların giderek yaklaştığını görebiliyor. Flaş ışıkları dalga oluklarında gözden kaybolup, tepelerde tekrar görünüyor, ardından tekrar yok oluyorlar. Sonunda, birkaç saat yüzdükten sonra, Spillane bağıracak ve yüzleri seçecek kadar yaklaşabiliyor. Bunlar Dave Ruvola ve Jim Mioli, paraşüt ipiyle birbirlerine bağlanmışlar. Ruvola iyi görünüyor, fakat Mioli hipotermi –düşük beden ısısı– nedeniyle kendinde değil gibi. Üzerinde yalnızca Nomex uçuş elbisesi var, şafağı çıkarma şansı Spillane'den bile az.

Ruvola helikopterden kıl payı yara almadan kurtulmuş. Suya son sürat çarparlarsa pervanenin, helikopteri ve tabii kendisini ikiye biçeceğini bildiği için helikopteri adamlarından uzaklaştırmış iki numaralı motorun da durmasını beklemiş, ardından oto-rotasyon asılışı denen şeyi uygulamış. Duran pervane, helikopter düşerken dönmeye başlamış ve Ruvola bu enerjiyi helikopteri

yavaşlatmakta kullanmış. Arabayla yokuş başındayken vites küçültmek gibi, oto-rotasyon asılışı da yerçekimi gücünü dağıtmanın bir yoludur. Helikopter suya çarptığı anda idare edilir bir hızdaymış, pervanelerdeki tüm eğilme momenti boşalmış; pervaneler, yaklaşan bir dalganın çehresine saplanarak derhal duruvermiş.

O an Ruvola kendisini klasik bir eğitim anında buldu, ama tek farkı bunun gerçek yaşam olmasıydı. Ruvola'nin zifiri karanlıkta sulara gömülmüş böyle bir helikopterden ters pozisyonda kurtulması gerekiyordu. Eski bir kurtarma paraşütçüsü ve maraton yüzücüsü olarak su altında olmak alışık olduğu bir şeydi. İlk yaptığı şey HEEDS şişesine uzanmak oldu, ama sol bacağına bağlı duran bu üç dakikalık hava stoğu, her nasılsa suya yapılan mecburi iniş sırasında yerinden çıkmıştı; Ruvola'nın tüm sahip olduğu ciğerlerindeki havaydı. Yukarı uzandı, emniyet kemerindeki seri-gevşetme tertibatını çekti, işte tam o anda çıkış kapısının dışarı tekmelenmemiş olduğunu farketti. Bunu zamanında yapmış olsaydı, kapı o anda olduğu gibi çarpışmanın etkisiyle sıkışmamış, onu içeriye kıstırmamış olurdu. Kapı kolunu buldu, çevirdi ve ittirdi.

Kapı onu hayrete düşürerek açıldı. Ruvola helikopterin karnının altından dışarı çıktı, can yeleğindeki karbon dioksit kartuşunu ateşledi ve dört-beş metre yukarı fırlayarak yüzeye ulaştı. Acı acı haykıran karanlıkta devinen dalga heyelanları âlemine girmiş oldu. Bir ara bir dalga tepesi onu öyle derinlere sürükledi ki basınç değişimi iç kulağına zarar verdi. Ruvola diğer mürettebat üyelerine ulaşmak için avazı çıktığı kadar bağırmaya başladı; birkaç dakika sonra uçuş mühendisi

Mioli karanlığın içinden cevap verdi; o da batmakta olan helikopterden kurtulmayı başarmıştı. Birbirlerine doğru yüzmeye başladılar ve beş-on dakika sonra Ruvola, Mioli'yi can yeleğinden yakalayacak kadar yaklaştı. Hayatta kalma giysisinin başlığını çıkararak Mioli'nin başına geçirdi, ardından paraşüt ipiyle vücutlarını birbirlerine bağladı.

Spillane, yüzü acıdan kenetlenmiş halde göründüğünde yaklaşık iki saattir sudaydılar. Ruvola ilk önce, bir deniz gözlüğü üzerindeki parıltıyı gördü; bunun bir Amerikan denizaltısının hava kompartmanından çıkarak onları kurtarmaya gelen bir Donanma FOKU olduğunu sandı. Ama hayır. Gelen Spillane'den başkası değildi... Spillane yüzerek geliyor, Ruvola'yı can yeleğinin üzerindeki bir şeritten yakalıyor ve diğer koluyla battaniye torbasını sımsıkı sarıyor. O ne? diye bağırıyor Ruvola. Bilmem, yarın açarım! diye karşılık veriyor Spillane. Şimdi aç! diye ısrar ediyor Ruvola. Spillane bu konuda tartışamayacak kadar sancılı, torbayı açmasıyla çeşitli karaltıların –battaniyelerin– rüzgâr altında uzaklaştıklarını görmesi bir oluyor.

Boş torbayı yana fırlatıyor ve sonraki birkaç saate dayanabileceği en uygun pozisyonu alarak beklemeye koyuluyor.

BİRİNCİ Bölge olay rapor defterindeki elyazısından sevk memurunun –bu olayda Gill adlı bir Sahil Koruma muhafızı– yazdıklarına pek inanamadığı anlaşılıyor. Kelimeler iri, kargacık burgacık ve ünlem işaretleriyle tuzlanmış. Bir ara şöyle not alıyor: *"Orada yalnız*

değiller," her şeyin düzeleceğine kendisini inandırmaya çalışıyor gibi. Kayıt saat 21.30'da gerçekleşiyor, Buschor bir numaralı motorun durduğunu söyledikten saniyeler sonra. Beş dakika sonra Gill şunları yazıyor: *"39-51 Kuzey, 72-00 Batı, suya mecburi iniş noktaları burası, araçta beş kişi var."* Bundan yedi dakika sonra, yakıtı azalana kadar bölgede daireler çizecek olan ikmal uçağı, on beş saniye boyunca bir EPIRB sinyali aldığını bildiriyor, ardından sinyal kesiliyor. Aşağıdakiler Gill'in notlarından:

21.30 – Tamaroa bölgede, H-65 kalktı

21.48 – Cod Burnu 60!

21.53 – ABK [Atlantik Bölgesi Komutanı] ile bağlantı – İSTEDİĞİNİZ BİR ŞEY – MÜMKÜNSE DONANMA GEMİSİ – ÇALIŞIRIZ.

Florida'dan Massachusetts'e kadar tüm kurtarma birimleri, suya yapılan mecburi inişten dakikalar sonra göreve hazır durumdaydı. Yanıt etkili ve neredeyse ani. Saat 21.48'de, olaydan on üç dakika sonra, Cod Burnu Hava Üssü bir Falcon jetle bir H-3 helikopter kaldırıyor. Yarım saat sonra Brunswick Donanma Hava Meydanı'ndan bir P-3 jeti talep ediliyor ve jet derhal hazırlanıyor. P-3 ısı yayan cisimlerin örneğin insanların yerlerini belirleyecek şekilde enfraruj donanımlı. Ayrıca *Tamaroa* henüz helikopter suya inmeden önce harekete geçmiş, olay mahalline doğru ilerliyor. Saat 22.23'te Boston ikinci bir Sahil Koruma kotrası, *Spencer*'ı talep ediyor. Dahası bir uçak gemisi yollamayı bile düşünüyorlar.

Kazazedeler dağ gibi dalgalarla hızla sürükleniyorlar ve bulunma olasılıkları da bir hayli düşük. Helikopterler yakıt ikmali yapamadıkları için olay mahallinde daha az kalabilecekler; koşullar bir vinç kurtarmasına müsaade edecek gibi de görünmüyor; ayrıca muhafızların telsizlerinin çalışıp çalışmadığını belirlemenin hiçbir yolu yok. İş *Tamaroa*'ya düşüyor; ama *Tamaro* daha yumuşak şartlardaki *Satori* ekibini bile kurtaramamıştı. Fırtına batıya, suya mecburi iniş noktasının tam üzerine doğru süratle ilerliyor. Dalga yükseklikleri şimdiye kadar bölgede kaydedilen tüm değerleri altüst edecek gibi.

Durum Ruvola'nın mürettebatı için hiç de iç açıcı değil; dolayısıyla, onları kurtarmaya hazırlanan insanlar için de öyle. Kurtarma çalışmaları sırasında başka bir helikopterin daha suya inmek zorunda kalması ya da bir Sahil Koruma görevlisinin *Tamaroa*'nun güvertesinden suya savrulması işten bile değil. (Ayrıca 62 metrelik *Tamaroa* da şüphesiz felaketlerden muaf tutulamaz. Tek bir olağanüstü dalga bile koca kotrayı alabora ederek seksen adamı sulara gömebilir.) Yarım düzine hava taşıtı, iki gemi ve iki yüz kurtarma görevlisi 39 kuzey, 72 batı noktasına doğru ilerliyor; insan sayısı çoğaldıkça, birilerinin başının belaya girmesi olasılığı da artıyor. Bir felaketler silsilesi Birleşik Devletler'in bütün Doğu Sahili kurtarma birimlerini sulara katabilir.

Cod Burnu Hava Meydanı'ndan kalkan bir Falcon jeti olay mahalline ulaşan ilk uçak oluyor. Jet suya yapılan mecburi inişten doksan dakika sonra orada ve pilot hiç vakit kaybetmeden genişleyen-kare araması

olarak bilinen uygulamaya başlıyor. Bilenen en son pozisyondan –“çarpma noktası”– dalga yönünde ağır ağır ilerliyor ve sekiz deniz millik genişliğindeki bir bölgeyi tarayacak şekilde giderek genişleyen kareler çiziyor. Altmış metre yükseklikte, bulut örtüsünün hemen altında uçuyor, kazazedeleri bulma olasılığının üçte bir olduğu düşüncesinde. Ancak henüz sonuç yok. Saat 23.30'da araştırmasını on beş deniz millik bir daireye çıkararak her şeye yeni baştan başlıyor, bu kez yönünü sürüklenme yönünde yavaş yavaş güneye doğru çeviriyor. Bu arada enfraruj donanımlı P-3, Brunswick'ten havalanmaya hazır ve bir Sahil Koruma helikopteri Cod Burnu'ndan güneye doğru gelmekte.

Ve bir ara, ikinci karenin onuncu dakikası dolarken, Falcon pilotu bir şey yakalıyor: 243-megahertzden zayıf bir sinyal. Ulusal Hava Destek Muhafaza telsizlerine kodlanmış bir frekans bu. Sinyal en azından havacılardan birinin hayatta olduğu anlamında.

Falcon pilotu sinyalin kaynağına doğru ilerliyor ve dalga yönünde, çarpma noktasının yaklaşık yirmi deniz mili uzağına kadar sinyali takip ediyor. Bu her kimse, hızla sürükleniyor. Pilot gece-görüş gözlüğüyle denizi taraya taraya alçalıyor ve nihayet tam altlarında, karanlıkta yanıp sönmekte olan tek bir flaş ışığı tespit ediyor. Işık koca bir ölü dalganın ardında bir görünüp bir kayboluyor. Dakikalar sonra pilot, yaklaşık yarım deniz mili ötede üç flaş daha fark ediyor. Biri dışında tüm mürettebat üyeleri teorik olarak sağ olmalı. Pilot ışıklarını açık kapayarak daireler çiziyor ve ardından konumunu telsizle Birinci Bölge'ye bildiriyor. Vinç ve

kurtarma yüzücüsü donanımlı bir H-3 helikopteri sadece yirmi dakika uzaklıkta. Yaşanan tüm bu sıkıntılar artık bir saatten az bir sürede sona erebilir.

Falcon H-3 gelene kadar flaş ışıklarının üzerinde daireler çizmeyi sürdürüyor, ardından hızla düşen bir yakıt göstergesiyle üsse doğru yol almaya başlıyor. H-3 muazzam bir makine, Vietnam'da kullanılan savaş helikopterlerine benziyor, kabininin içine yedek yakıt tankları yerleştirilmiş. Uçuş sırasında yakıt ikmali yapamasa da, yaklaşık dört-beş saat boyunca havada kalabiliyor. Pilot Ed DeWitt on iki metrede asılı kalmaya çalışıyor, fakat rüzgâr makası onu alçalmaya zorluyor. Okyanus projektörlerin altında pürüzlü beyaz bir bilinmezlik ve üzerinde sabit kalınacak hiçbir görsel nirengi noktası yok. Bir ara DeWitt rüzgâr yönüne döndüğünde neredeyse denize çakılacak gibi oluyor.

DeWitt helikopterini üç adamın yüz metre yakınına kadar alçaltıyor ve uçuş mühendisine kurtarma sepetini atmasını söylüyor. Yüzücüsünü suya bırakması mümkün değil, ancak sudakiler tecrübeli kurtarma görevlileri ve muhtemelen kendi çabalarıyla yukarı çıkabilirler. Ya bunu yapacak ya da fırtınanın dinmesini bekleyecekler. Uçuş mühendisi kabloyu dışarı kalama ederken sepetin kuyruk pervanesine savrulmaması için azami gayret sarfediyor. Sepet kırkbeş derecelik açıyla suya iniyor ve DeWitt helikopteri yüzücülerin sepete ulaşacakları ana kadar sabit tutmaya çabalıyor. Bir saat uğraşıyor, ancak dalgalar çok iri ve sepet her dalga tepesinde en fazla birkaç saniye geçirdikten sonra olanca ağırlığıyla çelik kabloya yüklenerek havaya kalkıyor.

Adamlar kendilerini sepete atabilseler bile, vinç mekanizmasındaki emniyet pimi en fazla 300 kilograma dayanacak şekilde tasarlanmış, oysa ıslak giysili üç adam bu sınırı kesinlikle geçecektir. Sonuç olarak tüm içtima –kablo, sepet, her şey– suya dağılacaktır.

DeWitt sonunda havacıları kurtarmaya çalışmaktan vazgeçerek altmış metredeki asılı konumuna geri dönüyor. Uzakta *Tamaroa*'yu görebiliyor, tam yukarı dönük projektörleri fırtınayı dele dele yaklaşıyor. DeWitt Tamaroa'yu uzaktaki tek flaş ışığının bulunduğu konuma –sonradan anlaşılacağı üzere Graham Buschor'a– doğru yönlendiriyor ve ardından diğerlerinin yanına bir işaret fişeği atarak Suffolk dönüşüne başlıyor. "Bingo"ya yalnızca dakikalar var, yani bir hava taşıtının karaya ulaşmaya yetmeyecek kadar yakıtı kaldığı o ana.

Altmış metre aşağıda, John Spillane son umudunun da kuzeye doğru takırdayarak gidişini seyrediyor. Kurtarılmayı beklememişti, ama yine de izlemesi çok acı. Ona göre bu denemenin tek faydası, öldüğünden ailesinin kesinlikle emin olacağı. Bu onları en azından haftalar boyu boş umutlar beslemekten kurtaracak. Spillane bir ara uzakta, karanlığın içinde batıp çıkan ışıklar seçiyor. Bunun diğer havacıları arayan bir Falcon jeti olduğunu sanıyor, fakat ışıkların hareketi çok tuhaf; bir uçak değil de, bir gemi gibi sanki.

TAMAROA çarpma noktasına doğru on beş deniz milini dört saatte alıyor; pervanesi on iki deniz mili hızla dönüyor ama saatte yaklaşık üç deniz mili hız yapabiliyor. Binbaşı Brudnicki, yelölçer direğin tepesin-

den söküldüğü için rüzgârın şiddetinden habersiz, fakat pilot Ed DeWitt havada sabit asılı durumdayken havahız ibresinin 87 deniz milini –saatte yaklaşık 160 kilometre– gösterdiğini bildiriyor. *Tamaroa* sudaki havacılara doğru rotasında ilerlerken kendisini kemere denizin ortasında buluyor, dalgalar gemiyi 110 dereceye varan açılarla enine sallamaya başlıyor; bu açıda geminin yan tarafında yürümek, zeminde yürümekten çok daha kolay. Binbaşı Brudnicki başını *yukarı* kaldırdığında bile dalga tepeleriyle karşılaşınca şaşakalıyor, tam yol emri verdiğinde geminin dümen dinlemesi en az otuz, kırk saniye alıyor. Daha sonra, karaya ayak basınca şöyle diyor zaten, "Umarım bu, denizcilik kariyerimin en yüksek noktasıdır."

İlk olarak Graham Buschor'un yerini tespit ediyorlar, diğer üçünden yaklaşık yarım deniz mili ötede, nispeten yüksüz halde tek başına yüzüyor. Üzerinde Mustang hayatta kalma giysisi ve yanında işaret fişeği tabancası var; ayrıca mürettebatın elindeki çalışan tek radyo farı da onda. Brudnicki operasyon subayı Yüzbaşı Kristopher Furtney'ye, *Tamaroa*'yı Bushor'un yukarısından üzerine doğru sürüklenmeye bırakmasını emrediyor. Bir fizik kuralı olarak, büyük cisimler küçüklere oranla daha hızlı sürüklenirler; ayrıca gemi yukarıda olunca dalgalar Buschor'u geminin dışına yapıştıramayacak. Bu arada topçu subayı muavini miyar güvertedeki toplardan işaret fişekleri ateşlemeye başlıyor ve bir gemici takımı ellerinde kurtarma halatlarıyla güverteye çömeliyor, nasiplerini bekleyen balıkçılar gibi. Ancak rüzgârda ayakta kalmakta bir hayli zorlanıyorlar.

Makineler tamamen durduruluyor ve *Tamaroa* devasa dalgalarda enine doğru ağır ağır yüzüyor. Bu gerçekten tehlikeli bir duruş; *Tamaroa* doğrulma kolunu 72 derecede kaybeden bir gemi ve daha şimdiden elli beş dereceye kadar yan yatıyor. Yüzücülerin üzerine sürüklenme standart bir kurtarma prosedürü, fakat dalgalar öyle azgın ki, Buschor'u bir türlü yakalayamıyorlar. Hatta Buschor'un onu kurtarmaya çabalayan adamlardan bazen on metre yükseğe çıktığı bile oluyor. Pruvadaki mürettebat bir türlü onun yakınına halat atmayı başaramıyor, Brudnicki de geri alamayacağından korktuğu için kurtarma yüzücüsüne suya atlama emrini vermiyor. Güvertedeki adamlar sonunda, gemi
302 Buschor'a gidemiyorsa Buschor'un ona gelmek zorunda olduğunu anlıyorlar. *YÜZ!* diye bağırıyorlar hep bir ağızdan. *YÜZ!* Buschor eldivenleriyle başlığını çıkarıp atıyor ve yaşamı için yüzmeye başlıyor.

Olanca gayretiyle yüzüyor; kolları kopana kadar yüzüyor. Gemiye doğru atılıyor, pruva çevresinde kavis yaparak dönüyor, tekrar ulaşmak için geriye hamle yapıyor, nihayet mürettebatın önceden bordadan sarkıttığı bir yük ağına parmaklarını geçirmeyi başarıyor. Ağ kocaman bir ip merdiven gibi ve küpeşte gerisindeki altı-yedi adam tarafından tutuluyor. Buschor elleriyle bir göze sımsıkı sarılıyor ve ağır ağır yukarı çekiliyor. Yanlış zamanda gelecek hallice bir dalga bütün adamları söküp alabilir. Güvertedeki gemiciler Buschor'u koca bir balık gibi gemiye alarak güverte kamarasına taşıyorlar. Buschor ayakta zor duruyor ve kusabildiği tek şey tuzlu su; vücut ısısı 34,5 dereceye düşmüş durumda. Dört saat yirmibeş dakikadır sudaydı. Birkaç

saat daha kalsaydı, belki de ağı yakalayabilecek dermanı dahi kalmayacaktı.

Tek adamı güverteye almak yarım saat sürdü ve geride kurtarılmayı bekleyen dört tane daha var ve üstelik içlerinden birinin nerede olduğu bile belli değil. Durum pek de iç açıcı görünmüyor. Dahası Brudnicki'nin adamlarını güverteye koyup koymama konusunda kuşkuları doğmaya başladı. Pruvayı süpüren dalgalar büyüdü ve mürettebat artık sudan duvarlar arasında seker oldu; kimsenin gemiden uçmadığından emin olmak için sürekli kafa sayımı yapmak zorundalar. "Adamlarımı oraya çıkararak o mürettebatı kurtarmak şimdiye kadar verdiğim en zor karardı," diye anlatıyor Brudnicki. "Çünkü adamlarımdan bazılarını kaybetme riski olduğunun farkındaydım. Kurtarmayı yapmama kararı almış olsaydım, yukarıdakilerden kimse tek kelime etmezdi –bunun neredeyse imkânsız olduğunun onlar da farkındaydı çünkü. Ama insan, 'Ben burada bekleyip sudakilerin boğulmalarını izleyeceğim.' şeklinde bilinçli bir karar verebilir mi hiç?"

Brudnicki anlattığı üzere kurtarma operasyonuna devam etme kararı alıyor; yirmi dakika sonra *Tamaroa*'yu kemere denizde üç havacının yüz metre yukarısına getiriyor. Mürettebat üyeleri işaret fişekleri ateşleyerek projektörleri çeviriyorlar, miyar güvertedeki serdümen ise geminin makinelerini ne zaman çalıştırması gerektiğini öğrenmek için telsizle Furtney'yi arıyor. Sürüklenirken manevra yapmak dışında geminin yalpalarını da ayarlamak zorundalar; böylelikle sudaki adamlar ağı yakalarken küpeşte su kesimine doğru inebilecek. An-

cak şu durumda, küpeşte adeta her dalgayla beraber su seviyesinden altı metre kadar havaya kalkıyor. Spillane yaralı, Mioli kendini kaybetmiş Ruvola ise her ikisine de destek olmaya çalışıyor. Asla Buschor gibi gemiye doğru yüzebilme şansları yok.

Spillane geminin kırılan dalgalar arasında bir kabarıp bir indiğini görebiliyor ve bunu nasıl yapacaklarına bir türlü akıl erdiremiyor. Ona göre en muhtemel sonuçlardan biri, alınmaları imkânsız olduğu için üçünün de geminin denetimi altında boğulup gitmeleri. "Adalelerim kaskatı kesilmek üzereydi, ciddi anlamda tarifsiz acılar içindeydim," diyor. "*Tam,* az açığımızda durdu

ve dalgalara yan döndü, bunu yaptıklarına inanamıyordum –kendilerini korkunç bir tehlikeye atmışlardı. Herkesin güverteden bağırdığını duyabiliyor ve iplerin ucuna bağlı kimyasal ışıkların bize doğru geldiğini görebiliyorduk."

İplerin yakalanması zor olduğu için güverte tayfası bordadan yük ağını salıyor. Yüzbaşı Furtney gemisini dalgalara yan vermiş pozisyonda tekrar yüzücülere yanaştırmayı deniyor, ancak *Tamaroa* 1.600 tonluk bir kotra ve bu koşullarda kontrolü neredeyse imkânsız. Nihayet üçüncü denemede sudakiler ağı yakalamayı başarıyorlar. Kaslarına soğuktan kramplar giriyor ve Jim Mioli bir hipotermi krizine daha girmek üzere. Güvertedeki adamlar, müthiş bir güçle çekiyorlar –300 kiloluk ölü ağırlık– ve bu sırada yüzücülerin tam altındaki geniş bir dalga aniden aşağı iniveriyor. Tükenmiş ve çaresiz haldeler, kaçınılmaz olarak ağ parmaklarının direncini kırıp kurtuluyor.

Spillane'nin bundan sonra hatırladığı ilk şey suyun altında olduğu. Gemi tam üstlerine doğru yalpalarken yüzeye ulaşarak ağı yeniden yakalıyor. Durum çok açık: Bunu şu an başaramazsa ölecek. Güverte mürettebatı ağa tekrar asılıyor ve Spillane çelik küpeşteye doğru yavaş yavaş çekildiğini hissediyor. Biraz daha yükseldikten sonra ellerin onu yakaladığını anlıyor, çelik parmaklıkların üzerinden güverteye alınışını hayal meyal hatırlıyor. Ayakta duramayacak kadar sancılı. Adamlar onu küpeşteye yaslıyor, hayatta kalma giysini kesiyor ve ardından geminin yalpalarıyla sendeleye sendeleye onu içeriye taşıyorlar. Spillane ne Ruvola'yı görebiliyor, ne de Mioli'yi. Ağı yakalamayı başaramadılar.

Dalgalar bu iki adamı geminin kıç taşıık doğru itekliyor, üç buçuk metrelik pervaneni *ml'lik*ayan su kazanını karıştırdığı yöne doğru. Furtnoe *düd*kinaları durduruyor ve iki adam pupayı dönerek geminin iskele tarafına geçiyor. Ruvola ikinci kez ağı yakalıyor ve tek elini bir göze takıyor. Diğerini Mioli'ye kenetleyerek yüzüne karşı bağırıyor. Bunu yapmaya mecbursun, Jim! Yaşamda pek fazla ikinci şans yok! Yapmazsan bu sahip olduğun her şeyi alacak!

Mioli başını sallıyor ve ellerini ağ gözlerine geçiriyor. Ruvola hem ellerini hem de ayaklarını kullanarak kramplı kaslarının olanca gücüyle ağa sarılıyor. İki adam güverte tayfası onlara ulaşana dek geminin yalpalarıyla sarkaç gibi sallanarak yukarı çekiliyorlar. Ruvola ile Mioli'yi saçlarından, Mustang elbiselerinden, muharebe yeleklerinden, kısacası ellerini geçirebildikleri muhtelif yerlerden yakalayarak çelik par-

maklıklardan güverteye alıyorlar. Tıpkı Spillane gibi ayakta zor duruyor ve okyanus suyu kusuyorlar. Jim Mioli beş saati aşkın süredir on beş derecelik suda ve şu an hipotermi krizi geçiriyor. Vücut ısısı 32,5 derece, normalin dört derece altında; birkaç saat daha kalsa kesin ölürdü.

İki hava[illegible] içeri taşındıktan sonra elbiseleri kesiliyor ve ranzalara yatırılıyor. Spillane ikinci kaptan kamarasına götürüldükten sonra kendisine yardımcı gemi doktoru tarafından serum veriliyor, sonda yapılıyor ve muayene ediliyor. Kan basıncı 140/90, nabzı yüz ve biraz ateşi var. *Gözler küçülmüş, karın ve göğüs hassas, dört başlı kaslarda ağrı,* diye telsizle bildiriyor
306
doktor, Boston'daki Arama ve Kurtarma Operasyon[6*] Merkezi[illegible] güv[illegible]*El bileği kırık, muhtemelen birkaç kaburga kem*[illegible]ia bağ[illegible]*ç yaralanma olabilir. Üç adet Tylenol veriyor*[illegible]*ayrıca bulantıya karşı bandaj*. Boston bu bilgileri bir Ulusal Hava Destek Muhafaza cerrahına iletiyor. Cerrah iç kanama olabileceğini söylüyor ve onlardan Spillane'nin karnını sürekli gözlemlemelerini istiyor. Şayet karnı, dokunmaya karşı giderek daha da hassaslaşacak olursa, iç kanama geçiriyor demektir; bu durumda *Tamaroa*'dan helikopterle alınması gerekecek. Spillane okyanusun metrelerce üzerinde bir kurtarma sedyesinde oraya buraya sallandığını görür gibi oluyor ve bunun gerçekleşmemesi için dua ediyor. Günün ilk ışıklarıyla beraber ikinci kaptan tıraş olmak ve üzerindekileri değiştirmek üzere içeri girince, Spillane yatağının her yanını kan ve kusmuk içinde bıraktığı için ondan özür diliyor. Saçmalama, sorun değil, diye kar-

---

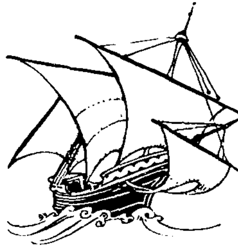
[6*] SAR OPS – Search-and-Rescue Operations

şılık veriyor ikinci kaptan. Ardından lumboz kapağını açıyor. Spillane gözlerini uluyan gri gökyüzüne ve rüzgârın yağmaladığı okyanusa çeviriyor. Pardon, kapatman mümkün mü? diye soruyor inleyerek. Buna artık dayanamıyorum.

Güvertede geçen otuz altı saatin bitkinleştirdiği tıraşsız mürettebat üyeleri, geminin üzerinde sarhoşlar gibi sendeliyorlar. Üstelik görev henüz tamamlanmış değil: Rick Smith hâlâ dışarda bir yerlerde. Kendisi ülkenin en deneyimli kurtarma paraşütçülerinden ve hayatta olduğuna kimsenin şüphesi yok. Tek yapmaları gereken onu bulmak. Kurtarma paraşütçüsü *siyah bir balıkadam elbisesi giyiyor, kapıdan tek kişilik bir can salı, püskürtme tabakası, iki adet 330 ml'lik kutu su, ayna, işaret fişeği seti, granola çubuğu ve düdükle atlamış,* diye kaydediyor Boston'daki Sahil Koruma sevk memuru. *Adam atletik yapılı –uzun süre dayanabilir, beş-yedi gün.*

Arama için toplam dokuz hava aracı görevlendirilmiş durumda, ayrıca olay mahallinde bir E2 teftiş uçağı da hava trafiğini denetlemek üzere görev yapıyor. Smith ve Spillane'le birlikte eğitim görmüş bir kurtarma paraşütçüsü olan Jim Dougherty, bulduklarında Smith'e vermek üzere yanına bir paket Skoal çiğneme tütünü alıyor. Bu adam o kadar çetin ceviz ki, diyor görevliler, Suffolk Hava Üssü'nün ön kapısından içeri girecek ve nerede kaldığımızı soracak.

DÜŞ ZİYARETÇİLERİ: ÖLÜLER



Her şey yıkıldı ve denizden biçilme
muazzam kefen, tıpkı beş bin yıl önce
olduğu gibi her yanı sardı.

– Herman Melvılle, Moby Dick

FİLONUN tehlikede olduğu söylentileri Gloucester'ı tamamen sardığında, fırtına Cod Burnu'nun yaklaşık 475 deniz mili açığına sokulmuş ve bir gözün oluşmasına yetecek dik bir basınç eğimi açığa çıkarmıştı. Uydu fotoğraflarının gösterdiğine göre o an Doğu Sahili açıklarında yaklaşık bin yedi yüz elli deniz mili genişliğinde bir siklonik anafor bulunuyor; güney ucu Jamaika, kuzey ucuysa Labrador kıyılarına kadar uzanıyor. Diğer bir deyişle, iki buçuk milyon kilometrekarelik okyanusun dörtte üçü bora kuvvetindeki bir hava hareketinin etkisinde, dahası bunun üç–dört katı büyüklüğündeki bir alan dolaylı olarak fırtınanın öfkesini soluyor. Uydu fotoğraflarında alçak basıncın içine doğru akan nemli hava, bir fincan sade kahvenin yüzeyinde dönen krema girdabını andırıyor. Beyaz bulut örtüsünden saçılan kalın şeritler ve koyu Arktik hava, etrafında bir buçuk tur döndükten sonra alçak basınçla birleşerek merkezi oluşturuyor. Alçak basınç önüne çıkan her şeyi öğüterek, öğüttükçe de yoğunlaşarak sahile doğru kayıyor ve 31 Ekim sabahı Long Island, Montauk'un yaklaşık yüz

yetmiş beş deniz mili güneyinde hız keserek yavaşlıyor. Ancak kuzeydoğu kadranındaki en şiddetli rüzgârlar hiç vakit kaybetmeden Gloucestor Limanı'yla Massachusetts Körfezi'ne yöneliyorlar.

Fırtınanın sahille ilk kucaklaşması yerel hava durumu bültenlerine isteri kırıntıları serpiştirecek kadar ani ve sert: HENÜZ DOĞRULANMAMIŞ HABERLERE GÖRE GLOUCESTER BÖLGESİNDE İKİ EV YERLE BİR OLDU... MASSACHUSETTS'DE DİĞER YERLEŞİM ALANLARI DA TEHDİT ALTINDA... GEORGES SIĞLIĞI'NIN DOĞUSUNDA BUGÜN 7 İLA 14 METRELİK DALGALAR KAYDEDİLDİ... YÜKSEK DALGALAR OLUŞTURAN TEHLİKELİ FIRTINA GÜNEYDOĞU YÖNÜNDE İLERLİYOR VE GİDEREK NEW ENGLAND'A YAKLAŞIYOR.

İlk kıyı taşkını uyarısı 29'u sabahının ilk saatlerinde, saat 03.15'te geliyor. Devamlı rüzgâr hızının Nantucket civarında 45 deniz miline ulaştığını bildiren raporlardan anlaşılıyor bu. Hava Durumu İdaresi bilgisayarlarınca yapılan tahminler bölge için öngörülmüş hemen hemen tüm atmosferik modelleri sistematik olarak aşıyor, ayrıca kabaran dalgaların normalden yaklaşık bir metre kadar yüksek olması bekleniyor. (Oysa bu tahminlerin bile, sonradan çok iyimser oldukları anlaşılacak.) Uyarılar uydu bağlantısı yoluyla, NOAA Hava Durumu Hattı denen ve yerel medya ile acil durum servislerine bilgi aktaran bir sistemden geçerek yayılıyor. Gün ağarana kadar radyo ve televizyon spikerleri, halkı fırtına konusunda bilgilendiriyor, Acil Durum Merkezi ise gerekli önlemleri aldıklarından emin olmak için kıyı şeridindeki yerel

makamlarla bağlantıya geçiyor. Acil Durum Merkezi Boston dışında, Framingham, Massachusetts'de kurulu bir tesis ve Vali Weld'in Konağı'na, Ulusal Muhafaza'ya, Eyalet Polisi kışlalarına ve Ulusal Hava Durumu İdaresi'ne direkt hatla bağlı. Toplum sağlığını ilgilendiren herhangi bir tehdit Acil Durum Merkezi vasıtasıyla aktarılıyor. Yerel teşkilatların durumla başa çıkacak kaynakları yoksa, eyalet daireleri devreye giriyor; eyalet daireleri de tehdidi kontrol altına alamazlarsa, bu kez federal hükümet olaya karışıyor. Acil Durum Merkezi ise şiddetli fırtınalardan nükleer savaşa kadar her türlü olayla başa çıkmak üzere kurulmuş.

31 Ekim, karada her şey aldatıcı derecede sakin ve mutedil; sokaklarda meşe yaprakları uçuşuyor, öğle güneşi insanların bahara kadar bir daha hissedemeyecekleri zayıf bir sıcaklık veriyor havaya. Bir şeylerin ters gittiğinin tek işareti sahil boyunda gösteriyor kendini; kıyıyı dövmeye başlayan kocaman gri ölü dalgaların sesleri taa içerlerden duyulabiliyor. Ölü dalgalar deniz havasının akıncıları gibidirler ve büyümeye devam ederlerse rüzgâr yaklaşıyor demektir. Gloucester Polis Departmanı sahile giriş yolunu kapatsa da, insanlar arabalarını yaklaşık bir kilometre uzakta park ederek, giderek şiddetlenen rüzgâr ve yağmur altında denizi görebilecekleri tepelere doğru yürüyorlar. Tepelere ulaştıklarında, kalıbı tamamen değişmiş bir okyanus selamlıyor onları. Ufuktan gelen ölü dalgalar çift sıra halinde uygun adım ilerliyorlar, Ann Burnu'na yaklaştıkça beyaz tepeleri rüzgârla yanlara doğru çağıldıyor ve neferleri bir düşüp bir kalkıyor. Dalga ordusu sığ yerlerde esas duruşa geçiyor, duraksıyor, ardından

adeta tüm yarımadayı sallayan bir kuvvetle kayalarda patlıyor. Çarpmanın etkisiyle gri namlularının içine sıkışan hava, dalgalardan bile daha yükseğe gayzerler fışkırtıyor. On metrelik dalgalar Kuzey Atlantik'ten çıkarak serin ve ezici bir öfkeyle Gloucester kasabasına saldırıyorlar.

Öğleden sonra rüzgâr kasırga şiddetiyle esmeye başlıyor ve insanlar yürümekte, ayakta durmakta, hatta birbirlerini duymakta zorlanıyorlar. Elektrik tellerinden daha önce sadece açık deniz balıkçılarının işitmiş olduğu iniltiler çıkıyor. Dalgalar Good Harbor Plajı'nı, Stop–n–Shop önündeki park alanını sulara gömüyor ve

Atlantik Sahil Yolu'nun büyük kısmına zarar veriyor. Dalgaların getirdiği ıstakoz kapanları ve deniz süprüntüleri Grapevine Caddesi'nin sonuna dört buçuk metre yüksekliğinde bir öbek olarak çöküp kalıyor. Kıyının gerisinde bulunan bir köşkün yüzme havuzu ise okyanus dibi taşlarıyla doluyor. Her şey bununla da kalmıyor, dalgalar sahildeki kaba çakılları geniş çehrelerine emerek karanın içlerine doğru tükürüyorlar; pencereler paramparça, çimenlere taş sağanağı yağıyor. Sular Brace Koyu'ndaki kıyı rıhtımını köpükler eşliğinde aşıyor, Niles Göleği'ne saçılıyor ve ötedeki koruluğun içlerine doğru ilerliyor. Kısacası şu an insanların çimenlerin üzerinde sörf yapması bile olası. Niles Göleği aşırı pompalanan tuzlu su yüzünden taşarak Doğu Burnu'nu ikiye ayırıyor. Doğu Burnu zenginler semti ve akşam karanlığı çöktüğünde eyaletin en güzide oturma odalarından bazılarında okyanus yarım metre derinliğe ulaşmış oluyor.

Eyaletin pek çok yerinde evler temellerinden sökülerek sular üzerinde denize kayıyorlar. Dalga ordusu Truro'daki Ballston Plajı'nda bulunan dokuz metrelik bir kumulu önüne katarak Pamex Irmağı'nın pınar başlarını basıyor. Açıktaki üç tonluk tekne bağlama lengerleri, Chatham Limanı'nın içine sürükleniyor. New Hampshire'daki Pilgrim Nükleer Güç Santrali'nin faaliyeti deniz yosunları kondansatör ağızlarını tıkadığı için durduruluyor. Logan'daki bir Delta Airlines pilotu kırılan dalgalardan yayılan serpintinin Deer Adası'nda bulunan altmış metrelik macunalara kadar çıktığını görünce hayretler içinde kalıyor; pistte otururken hız göstergesine bakıyor, saatte 130 kilometre. Gloucester, Swampscott ve Cod Burnu'ndaki bazı evler denize karışıyor. Kabaran sular Nantucket kasabasının yarısını sular altında bırakıyor. Ayrıca gelen haberlere göre, bir adam Rhode Island'daki Judith Burnu kayalıklarından dalgalara kapılmış ve bir daha görülmemiş; dahası bir sörfçü Massachusetts'de kıyıya doğru kırılan bir dalgayı yakalamaya çalışırken hayatını kaybetmiş. Plum Adası dalgalarca ikiye bölünmüş, Quincy'de bulunan Haugh's Kıstağı ve Squantum da öyle. Situate kasabasında yüzün üzerinde ev yıkılmış ve son çare olarak konut sakinlerini bölgeden tahliye etmek üzere Ulusal Muhafaza'ya haber verilmiş. Oldukça yaşlı bir kadın, ön kapısı dalgalarca kırılınca evinden kepçeyle dışarı alınmış.

Şiddetli rüzgâr o kadar fazla suyu harekete geçirmiş ki, okyanus karaya doğru yığılarak yavaş yavaş ırmak ağızlarını bile tıkamaya başlamış. Hudson Irmağı Albany'ye doğru yüz elli kilometreden fazla gerileye-

rek sele neden oluyor, Potomac için de durum farklı değil. Şu an Boston Limanı'ndaki gelgit dalgaları normalin bir buçuk metre üzerinde, Boston kayıtlarındaki tüm–zamanlar rekorunun kırılmasına ramak var. Fırtına bir hafta önce, yani gelgitin en yoğun olduğu dönemde çıksaydı, su seviyesi yaklaşık yarım metre daha yüksek olacağından Boston şehir merkezini su basacaktı. Oysa şimdi fırtına dalgalarıyla devasa dalgalar, Maine kıyılarındaki Sığlıklar Adası ve Boone's Adası'nda bulunan deniz fenerlerini silip süpürüyorlar. Bazı Demokrat partililer, dalgaları Başkan Bush'un Kennebunkport'taki yazlığının ön cephesini yıkarken görünce neredeyse sevinçten havalara uçuyorlar. Doğu Sahili boyunca maddi hasar bir buçuk milyar doların üzerinde, buna ıstakoz sepetleriyle diğer sabit balıkçılık gereçlerindeki milyonlarca dolarlık hasar da dahil.

"Fırtınanın karanlığı içinde görebildiğim yegâne ışık da, ıstakoz kapanlarının kıyıya vurduğunu öğrendiğim anda söndü, çünkü şimdiye kadar asla böyle bir şey olmamıştı," diye anlatıyor Bob Brown. "Bazı kapanlar on deniz mili batıya sürüklenmişti. Bu kesinlikle şimdiye kadar duyduğum ya da gördüğüm en kötü fırtınaydı."

31 EKİM'de karanlığın çökmesiyle birlikte –dalga yükseklikleri zirvede ve Doğu Sahili fırtınanın en keskin darbelerinin etkisi altında– Sahil Koruma kendini iki büyük arama ve kurtarma operasyonunun içinde buluyor. Boston'da bir Sahil Koruma görevlisi New England'daki her liman şefine teker teker telefon aça-

rak, *Andrea Gail*'in limanda olup olmadığını sormaya başlıyor. Kasaba bir liman şefi bulunduramayacak kadar küçükse, belediye meclisinin bir üyesinden denize inerek limana bir göz atması rica ediliyor. Ayrıca Sahil Koruma kotraları da her limanı ve rastladıkları her koyu kontrol ede ede kıyı boyunca yol almaya çalışıyorlar. Maine's Jonesport bölgesinde bir kotra epey yeri tarıyor: Sawyers Koyu, Roque Limanı, Black Koyu, Moose Tepesi Feneri civarı, Chandler ve Englishman Körfezi, Küçük Machias Körfezi, Machias Körfezi'nin doğu ve batı yakası, ve Mistaken Limanı; fakat sonuç çıkmıyor. Lubec, Maine'den Long Island'ın doğusuna kadar olan tüm kıyı şeridi elekten geçiriliyor, ancak *Andrea Gail*'den hiçbir iz yok.

Rick Smith'i aramak *Andrea Gail*'i aramaktan bir bakıma daha kolay, çünkü pilot Smith'in tam olarak nereye indiğini biliyor, ancak böylesi hava koşullarında yanında flaş ışığı olsa bile tek bir insanı bulmak son derece güç. (Örneğin bir pilot yüz elli metrelik bir şilebi görememişti çünkü aramanın bir ayağı sırasında şilep baştan aşağı dalgalarla örtülmüştü.) Sonuç olarak, Doğu Sahili'ndeki yarım düzine hava üssünün bütün ekipleri arama çalışmalarının içinde. Evde Smith'i bekleyen bir karısı ve üç kızı var; ayrıca kendisini arayan insanların çoğunu da şahsen tanıyor. Smith dünyadaki en iyi yetiştirilmiş kurtarma yüzücülerinden biri ve suya çarpınca sağ kalabildiyse, büyük ihtimalle sonrasında da bunu sürdürecektir. Er ya da geç susuzluktan ölebilir, fakat asla boğulmayacaktır.

Sahil Koruma diğer helikopter kazazedelerinin

alındığı bölgeye radyo vericili bir işaret şamandırası atmakla işe başlıyor; şamandıranın hareketi tıpkı bir insanın sürükleneceği gibi, doğal olarak arama hattı sürekli güneybatıya doğru kayıyor. Uçaklar suyun yüzelli metre üzerinde yaklaşık yirmi beş deniz millik düz–hat aramaları yapıyorlar, fakat bu koşullar altında bir adamı bulma olasılığı sadece üçte bir, dolayısıyla oranı arttırmak için bazı bölgelerden defalarca geçiliyor. Havada çok fazla uçak var ve arama alanı çok sınırlı, bu tabloya göre onu bulmaları görsel bir kesinlik. Gerçekten de hemen hemen her şeyi buluyorlar. Jim Mioli'nin helikopterden attığı dokuz kişilik can salı bulunuyor önce. Aramaya katılan diğer birimleri yanıltmasın diye,
 helikopterlerden birinden salı patlatmak üzere bir Sahil Koruma dalgıcı bırakılıyor. *Tamaroa*'nın terkettiği Avon salı ve bilinmeyen başka teknelerden bırakılmış can salları bulunuyor. Ve sonra, 31 Ekim alacakaranlığa bürünmeden hemen önce, bir Sahil Koruma uçağı suda bir Day–Glo yeşil boya izi tespit ediyor.

Kurtarma paraşütçülerinin yalnızca böylesi acil durumlar için boya taşıdıkları bilinen bir gerçek ve bu yeşil iz şüphesiz Rick Smith'ten kalmış. Pilot daireler çizerek alçalıyor ve merkezde bir karaltı yakalıyor –muhtemelen Rick Smith. Arama uçağının mürettebatı aşağıya bir işaret şamandırası, can salı ve işaret fişeği takımı atıyor, pilot ise koordinatları telsizle Boston'a bildiriyor. Olay mahalline derhal bir helikopter yönlendiriliyor ve iki buçuk saat uzaklıktaki *Tamaroa* kotrası rotasını değiştirerek o noktaya doğru yol almaya başlıyor. Elizabeth City'den yakıt ikmal uçağı eşliğinde bir H-60 havalanıyor, modern sistem enfraruj donanımlı bir Do-

nanma jeti ise kalkış için son hazırlıklarını yapıyor. Kurtarma çalışanları Smith'i helikopterle alamazlarsa, gemiyle alacaklar; gemiyle de alamazlarsa, bu sefer bir can salı atacaklar; Smith can salına ulaşamayacak kadar bitkin durumdaysa, artık suya bir kurtarma yüzücüsü indirecekler. O içlerinden biri, öyle ya da böyle onu muhakkak kurtaracaklar.

İlk helikopter işaret şamandırasının sinyallerini izleyerek olay mahalline vardığında, hava zifiri karanlık. Fakat Smith'ten henüz işaret yok. Yerini tespit eden Sahil Koruma pilotu üsse döndüğünde yaptığı açıklamada, boyanın taze olduğunu ve ortasında bir adam olduğundan "müthiş emin" olduğunu söylüyor. Ama dalgalar aşırı sert olduğundan, ona atılan can salına doğru yüzüp yüzmediğini anlamak mümkün olmamış. Üç saat sonra bir helikopter pilotu Smith'i bulduğunu ve radyo vericili işaret şamandırasının yakınında olduğunu bildiriyor. Bunun üzerine, diğer bir H-60'la yakıt uçağı Suffolk'tan havalanmaya hazırlanıyor, fakat hazırlık talimatlarının verilmesiyle olay mahallindeki pilotun hatasını düzeltmesi bir oluyor: Gördüğü bir *insan* değil, bir *can salı.* Muhtemelen aynı günün erken saatlerinde Sahil Koruma'nın atmış olduğu sal. Suffolk bu durumda beklemede kalıyor.

Gece boyunca fırtına kıyı hattından güneye doğru kaymaya devam ediyor ve ardından geri dönerek Nova Scotia'ya yöneliyor, şiddeti ise giderek azalmakta. Fırtınanın okyanustan ılık ve nemli hava emen konveksiyonel lokomotifi nihayet soğuk kuzey sularında teklemeye başlıyor. 1 Kasım sabahı hava koşulları

John Spillane'in tahliyesini mümkün kılacak derecede yumuşuyor, yaralı adam kayışlarla bir kurtarma sedyesine bağlandıktan sonra odasından çıkarılarak *Tamaroa*'nın kıç güvertesine taşınıyor. Atlantik City'ye götürülmek üzere bir H-3'ün karnından içeri alınıyor, uçuşun ardından şehre ulaşır ulaşmaz yoğun bakıma kaldırılıyor ve iki ünite kan veriliyor. Birkaç saat sonra bir Sahil Koruma muhafızı araştırmalarının sonucunda, sudaki yeşil boyanın bir arama pilotu tarafından baktığı bir hattı işaretlemek için döküldüğünü öğreniyor. Artık boyanın kaynağı kesin olarak belli, fakat bu boyanın merkezinde görülen insan vücuduna benzer nesneye pek açıklık getirmiyor. Bir Sahil Koruma uzmanı Mike Hyde, Smith'in yarım santim kalınlığındaki balıkadam giysisiyle aslında sonsuza kadar sıcak kalabileceğini, fakat ciğerlerine su alırsa boğulma ihtimalinin olduğunu söylüyor. İçinde bulunduğu koşullarda hayatta kalma süresini gösteren herhangi bir şema ya da grafik mevcut değil, diye ekliyor ardından.

Yine de Smith fırtınadan sağ çıkmayı başardıysa, Hyde'ın kişisel tahminine göre dört gün daha sağ kalabilir. Fakat su kaybından ölmesi kaçınılmaz, er ya da geç. Okyanus şu an çok daha sakin, buna rağmen arama çalışmaları aralıksız yetmiş iki saattir sonuçsuz devam ediyor; Smith'in hayatta kalma şansı neredeyse yok gibi. 2 Kasım sabahı –fırtına şu an Prens Edward Adası'nın üzerinde ve hızla yavaşlıyor– *Tamaroa* kotrası Long Island'ın Shinnecock Koyu'nda limana giriyor, ardından Ruvola, Buschor ve Mioli motorbotla karaya çıkarılıyor. Rick Smith'in karısı Marianne olay nedeniyle Suffolk Hava Üssü'nde; çoğu kişi, onun ha-

vacıların ailelerine kavuşmalarını seyretmesi üzerine kaygılarını dile getirmekten kendini alamıyor.

Ne sanıyorlar, o kadınların da *eşlerini* kaybetmelerini istediğimi mi? diye sitem ediyor Marianne. Ardından kurtarma paraşütçüsü denetçisi John Brehm'i bir köşeye çekiyor ve şöyle diyor, Bak John, Rick'i şimdiye kadar bulamadılarsa asla bulamayacaklardır. Bana gelince, artık dul bir kadınım ve bundan sonra neler olacağını bilmek istiyorum.

Brehm hâlâ onu bulma umutları olduğunu belirtse de, Marianne donuk bir şekilde başını sallıyor. Hayatta olsaydı sinyal gönderirdi, diyor. O hayatta değil.

Günlerini üç haftalık bebeğinin bakımıyla geçiren Marianne Smith, neredeyse helikopterin suya mecburi inişinden beri hiç uyumamış. Olayı ilk gece öğrenmiş, hava üssünden bir görevli onu telefonla uyandırarak durumu anlatmış. Yorgunluktan olsa gerek, telefondaki kişinin neden bahsettiğini anlaması bile birkaç dakika sürmüş; anladığında ise hattaki ses bunun kontrollü bir iniş olduğu ve her şeyin düzeleceği konusunda ona güvence vermiş. Oysa o an durum hiç de düzelecek gibi değildi. Başta ona *Tamaroa*'nın kurtardığı dört mürettebat üyesinin kimler olduğu söylenmemişti (O da doğal olarak içlerinden birisinin kendi kocası olduğunu düşünüyordu), ardından kocasını yeşil boya diye bir şeyin ortasında tespit ettiklerini söylediler ve sonra onu tekrar kaybettiler. Marianne şimdi iki ayrı dünya arasında, bir yandan üsteki herkesten dul muamelesi görüyor, diğer yandan kocasının sağ bulunacağına dair temin ediliyor. Görünen o ki, kimsenin Rick Smith'in öldüğü gerçe-

ğiyle yüzleşecek cesareti yok. Ama uçaklar kalkmaya, sönmeye yüz tutan umut ışığı yanmaya devam ediyor.

Dokuz gün süren yirmi dört saatlik uçuşların sonunda Sahil Koruma Rick Smith'in aranmasını askıya alıyor. Genel kanıya göre Smith bilincini tamamen yitirecek şiddetle suya çarptı ve boğuldu. Diğer bir ihtimal ise Spillane'in suya inerken ona çarpmış olması, belki de can salı son hızla üzerine düşmüştü ya da avcı kayışı bağlıyken atlamıştı helikopterden. Avcı kayışı mürettebatın helikopterden düşmesini engelleyen bir tertibat ve Smith eğer kayışa bağlıyken atladıysa, Ruvola helikopteri indirene kadar helikopterin altında sarkaç gibi sallanmış olmalı.

John Spillane, Smith'in çarpmanın şokuyla kendinden geçtiğine inanmayı yeğliyor. Üzerindeki donanımın ağırlığıyla havada dengesini kaybetmiş ve suya yüzüstü veya sırtüstü düşmüş olmalı. Spillane'nin düşüşe dair hatırladığı tek şey şu: Havada çırpınmaya başladım ve aklımdan sadece tek bir şey geçti, "Tanrım, ne kadar uzun bir yol." Rick Smith'in kafasından geçen son düşünceler muhtemelen yine bu sözcükler veya benzerlerinden ibaretti.

UÇAKLAR Maryland sahili semalarında mekik dokurken, çok daha büyük çaplı bir arama devam etmekte: *Andrea Gail* araması. Smith'i arama çalışmalarından aktarılan bir Donanma P–3'ü de dahil olmak üzere on beş hava aracı, bir can salının sürükleneceği en muhtemel yere, Sable Adası'nın güneybatısına doğru uçuş halindeler. Gloucester, 29'unun gecesi Billy Tyne'nın

uydu telefonundan birisini aradığı söylentisiyle çalkalanıyor, fakat Bob Brown söylentiyi kovalıyor ve Sahil Koruma'ya bunun bir düzmece olduğunu anlatıyor. Kılıç filosundaki teknelerin yarısı *–Laurie Dawn 8, Mr. Simon, Mary T* ve *Eishin Maru–* büyük ölçüde hasar alarak seferlerini kısa kesmek zorunda kalıyor. Filonun doğu kanadı fırtınanın saf hiddetinden kurtulmayı başarıyor ("Ah, biz sadece yetmiş deniz mili hızla esen rüzgârlarla karşılaştık," diye anımsıyor Linda Greenlaw), ancak böylesi uçlarda gezinen hava koşulları balıkçılığı günlerce sekteye uğratacağından, doğu kanadı teknelerinin çoğu çareyi limana dönmekte görüyor.

1 Kasım'a kadar *Andrea Gail*'e dair ne bir şey görülüyor, ne de bir haber alınıyor; fakat o gün Albert Johnston limana doğru yol alırken, birden kendini bir grup mavi mazot varilinin tam ortasından geçerken buluyor. Sable'ın seksen deniz mili güneybatısındalar ve hepsinin üzerinde *AG* arması var. "Variller teknenin yanlarından geçip gitti, rotamı değiştirmek zorunda bile kalmamıştım," diye anlatıyor Johnston olanları. "Bu çok ürperticiydi. Yani sadece birkaç mazot varili, demek kala kala bunlar kalmıştı."

Aradan bir saat geçmeden Johnston bir grup daha görüyor, ardından bir üçüncüsünü, bunun üzerine Sahil Koruma'yı arayarak pozisyonunu bildiriyor. Etrafta mazot varillerinin olması *Andera Gail*'in battığı anlamına gelmiyor –pekalâ güverteden dalgalarca sökülmüş olabilirler– yine de bu pek hayra alamet değil. Kanada ve Amerikan Sahil Koruma birimleri arama sahasını genişletmeye devam ediyor, ancak hiçbir şey

bulunamıyor; nihayet 4 Kasım günü durum değişmeye başlıyor. Sable Adası civarında olağan sahil devriyesini yapmakta olan bir Sahil Koruma muhafızı, üzerinde *Andrea Gail* yazılı bir propan tankıyla bir radyo farı buluyor. Radyo farı balık takımlarının yerini belli etmekte kullanılan cinsten ve düğmesi açık durumda; yaralı tekneyi mümkün olduğunca çok sayıda faal elektronik cisimle çevirme adına yapılmış vahim bir çabanın sonucu belki de. Çünkü bu farlar normalde "off" pozisyonunda tutuluyorlar.

Daha sonra, 5 Kasım'da öğleden sonra saatlerinde, Sable Adası sahiline bir EPIRB vuruyor. Bir Amerikan

şirketi olan Koden'in 406–megahertz turuncu modeli, üstelik düğmesi kapatılmış. Yani suyla temas etse bile sinyal gönderemeyecek konumda bırakılmış. Seri numarası 986. *Andrea Gail*'den geliyor.

Tıpkı yüzyıl önce *Falcon* uskunasından denize atılan şişedeki mesaj gibi, EPIRB kadar ufak bir nesnenin de insan eline geçmesi son derece zayıf bir ihtimal. Ayrıca Billy Tyne'nın EPIRB'sini kapalı tutması –ki buna gerek yok, akülerde tasarruf bile sağlamaz– çok daha zayıf bir ihtimal. Bob Brown, Linda Greenlaw, Charlie Reed, kısaca Billy'yi tanıyan kimse buna anlam veremiyor. Kanada Sahil Koruması'nca tutulan on dört sayfalık olay kayıtlarında propan tankıyla radyo farının keşfinden bahsedilse de, EPIRB'nin adı geçmiyor. Bu denli hayati bir şeyin bulunmasına rağmen o günün tamamı –5 Kasım 1991– olay kayıtlarında yok görünüyor. Gloucester'da, *Andrea Gail*'in başı dertteyken Sahil Koruma'nın *kesinlikle* bir EPIRB sinyali

aldığı, ama sert hava nedeniyle yardıma gitmediği fısıltıları dolaşmaya başlıyor. Dahası söylentilere göre, tüm imkânsızlıklara rağmen EPIRB Sable Adası sahiline vurduğunda, Sahil Koruma eksikliğini örtbas etmek için aleti kapatıyor.

Doğru olsun ya da olmasın, konuşulanlar bir bakıma konu dışı sayılır. Çünkü Sahil Koruma'yı korkutacak kadar çetin olan şartlar, hiç şüphesiz bir kurtarma operasyonunu da engelleyecek nitelikte olmalı; ayrıca EPIRB sinyal göndermeye başladığı sırada –eğer böyle bir şey olduysa– *Andrea Gail* tayfası zaten ölümle kucaklaşıyor olmalı. Long Island açıklarındaki kurtarma teşebbüsleri göz önüne alınırsa, *Andrea Gail* mürettebatının tam üzerinde bulunan bir helikopter bile onları kurtarmakta aciz kalacaktı. EPIRB pek üzerinde durulmadan, Federal Haberleşme Komisyonu'nun incelemesi için usulen Birleşik Devletler'e gönderiliyor.

6 Kasım günü Kanadalı bir pilot Nova Scotia Sahilinin hemen açıklarında şişmemiş bir can salı görüyor, fakat içinde kimse yok ve pilot bir daha bulamamak üzere salı gözden kaybediyor. Bu olaydan iki gün sonra *Hannah Boden* da, denizde geçen üç haftanın ardından eve dönerken, *AG* armalı bir diğer grup mazot varili görüyor, ancak teknenin kendisinden hâlâ bir eser yok. Sonunda 8 Kasım'da, gece yarısından yarım saat önce, *Andrea Gail*'i arama çalışmaları süresiz olarak durduruluyor. Tekne yaklaşık iki haftadır kayıp, uçaklar okyanusun 300.000 kilometre karelik bölümünü taradılar ve kimseyi bulamadılar. Tüm bulabildikleri birkaç güverte donanımı.

"*BALIK* iskelesine arama sona erdikten çok sonra inebildim," diyor Chris Cotter. "Oraya defalarca gittim. Tek başıma giderdim. Bedenlerine ne olduğunu, buna benzer dehşet verici şeyleri hayal ederdim. Bu duyguyu, içime düşer düşmez aklımdan ve ruhumdan sökerdim, ardından güzel şeyler gelirdi aklıma, bana geri dönecek ve her şey düzelecekti. Onu çok fazla özlememe rağmen buna dayanmaya çalışıyorum. Bir gün, diyorum kendi kendime. Bir gün ona kavuşacağım."

Anma merasimi günler sonra, Crow's Nest'in yukarısındaki tepeye kurulu olan St. Ann's Kilisesi'nde düzenleniyor. Denizde kaybolan Gloucesterlılar için on üç yıldır düzenlenen ilk merasim bu ve ölen denizcileri hiç tanımayan insanları bile bir araya getiriyor. Deniz onların toprağıydı ve bunu çok iyi biliyorlardı, diye sesleniyor Papaz Casey merasim için kiliseyi dolduran bine yakın insana. Sadece bu üç insan değil, şimdiye kadar Gloucester ve Gloucester balıkçılığı için hayatlarını vermiş diğer tüm yürekli insanlar içinde yas tutun.

Mary Anne ve Rusty Shatford balıkçılıkla ilgili bir şiir okuyorlar, Sully'nin erkek kardeşi bir konuşma yapıyor ve Tyne ailesinden birkaç kişi duygularını dile getiriyor. Bob ve Susan Brown da merasime katılanlar arasında, ama çok az konuşuyor ve tören biter bitmez ayrılıyorlar. Bob Brown'ın teknelerinde denizcilerin ölmesi üçüncü kez gerçekleşiyor ve hatası olsun olmasın, kasabalıların bu gerçeği unutmaya niyetleri yok. Merasimin ardından, matemliler dik yokuştan Rogers Caddesi'ne inerek, iki gün boyunca bir merasim ziyafetinin verileceği Crow's Nest ve Irish Mariner'a

doluşuyorlar. Yemekler getiriliyor ve topluca Sully'nin kardeşinin dairesine gidiliyor, sonra yeniden Crow's Nest'e dönülüyor ve oradan Tyne'lara gidiliyor ve yeniden Nest'e, bitmek tükenmek bilmeksizin, tüm hafta sonu boyunca.

Andrea Gail'deki denizciler herkes gibi ölmüş olsa ve tabutları halkın ziyareti için bir anıt mezarda tutuluyor olsaydı, sevenleri onlara vedalarını ederek kendi yaşamlarına dönebilirlerdi. Oysa onlar ölmediler, sadece yeryüzünün görünen yüzünden kayboldular ve doğrusunu söylemek gerekirse, bu insanların asla geri dönmeyeceklerini söylemek yalnızca bir inanç meselesi. Böylesi bir inanç ise zahmet ister, emek ister. Gloucester sakinleri dişlerini sıkarak bu adamları hayatlarından çıkarmalı ve öteki dünyaya sürgün etmeliler.

"Tekneye olanları öğrenmeden önceki gece bir düş gördüm," diyor Murph'ün eski karısı Debra Murphy. "Bunlar olmasaydı Murph doğum günümde evde olacaktı ve düşümde –karşımda mı duruyor, yoksa telefonla mı arıyor, bilemiyorum– şöyle diyor, 'Üzgünüm, ama bu kez başaramayacağım.' Ardından uyanıyorum ve telefon çalıyor. Arayan Billy'nin yeni kız arkadaşı, denizde büyük bir fırtına olduğunu ve *Andrea Gail*'den iki gündür haber alınamadığını söylüyor."

Debra'nın yaptığı ilk şey, arabasına atlayarak bu kötü haberi vermek üzere Murph'ün ailesinin evine gitmek oluyor. Ailesi Murph'ün balıkçılıkla uğraşmasını hiçbir zaman istememiş zaten; babası emlak işinde, şehir dışında sessiz bir hayat sürdürüyorlar. Debra onlara teknenin bulunamadığını söylediğinde, oturdukları

yerde donakalıyorlar. Debra da söylediğinden fazlasını bilmiyor; Bob Brown'ı aradığında ise tüm öğrenebildiği, tekneden en son 28'inde haber alındığı ve bir arama operasyonunun başlatıldığı oluyor. Brown bu görüşmenin ardından Debra'nın telefonlarını yanıtsız bırakıyor, bunun üzerine o da her gün Sahil Koruma'yı arayarak kaç uçuş yapıldığını, bir şey bulup bulamadıklarını, sonraki planlarının ne olduğunu sormaya başlıyor. Sonunda, on günlük cehennem azabının ardından, Debra üç yaşındaki oğlu küçük Dale'i karşısına alarak, babasının artık geri dönmeyeceğini anlatıyor. Oğlu bunu anlamıyor, onun nerede olduğunu bilmek istiyor.

Balık tutuyor, tatlım, diye yanıtlıyor Debra. Cennet'te balık tutuyor.

Dale babasının pek çok yerde balık tutuğunu biliyor –Hawaii, Porto Rico, Massachusetts. Cennet de babasının balık tutuğu yerlerden biri olmalı. Peki, o zaman Cennet'te balık tutmaktan ne zaman dönecek? diye soruyor.

Birkaç ay sonra, *gerçekten de* küçük Dale'e göre babası Cennet'te balık tutmaktan dönüyor. Dale gecenin bir yarısı çığlıklarla uyanıyor, sesleri duyan Debra panik içinde odasına koşturuyor. Ne oldu, tatlım, neyin var? diye soruyor heyecanla.

Babacık odada, diyor Dale. Babacık burdaydı.

Babacık buradaydı da ne demek? diye soruyor Debra.

Babacık buradaydı ve bana teknede neler olduğunu anlattı.

Üç yaşındaki Dale dilinin döndüğü kadarıyla babasının ona söylediklerini tekrarlamaya başlıyor. Tekne devrilmiş ve o sırada babası bir "kanca"ya takılmış (Tekneye balık almakta kullanılan sabit kakıçlardan biri olmalı). Kakıç gömleğini yakalamış ve Murph kendini zamanında kurtaramamış. Tekneyle birlikte derinlere sürüklenmiş, işte bütün hikâye bu.

"Babasını kaybettiğinden beri oğlumun içinde çok büyük bir öfke var," diyor Debra. "İleride gerçekten çok üzüldüğü günler olacak ve ben ona, 'Sorun ne Dale?' diye sorunca bana şöyle cevap verecek, 'Hiç anne, sadece babamı düşünüyorum.' Aman Tanrım, yanaklarından yaşlar süzülürken o iri kahverengi gözleriyle bana bakacak. Bu beni kahrediyor çünkü yapabileceğim hiçbir şey yok. Tek bir şey bile."

Bu arada, diğerleri de ziyaret ediliyor. Murph'ün annesi bir gün yatak odası penceresinden dışarı baktığında, oğlunu ayağında kocaman güverte çizmeleriyle caddeden aşağı sallana sallana yürürken görüyor. Ayrıca başka biri de onu Bradenton şehir merkezi kalabalığında görüyor. Zaman zaman Debra rüyalarında ona doğru koşarak, "Dale, nerelerdeydin?" diye sorduğunu görüyor. Ama o karşılık vermiyor. Debra her seferinde aklında kalanlar ve soğuk terler içinde uyanıyor.

Chris Cotter da Gloucester'da benzer bir düş görüyor. Düşünde Bobby birden önünde beliriyor, yüzünde tatlı bir tebessüm var, Chris ona merakla soruyor, "Hey, Bobby, nerelerdeydin?" Ancak cevabını alamıyor, o gülümsemeye devam ederek sadece şunları söylüyor, "Unutma, Christina, seni daima seveceğim," ve ardın-

dan kayboluyor. "Giderken hep mutlu görünüyor, bu yüzden iyi olduğunu biliyorum," diyor Chris. "Kesinlikle iyi."

Oysa Chris hiç de iyi durumda değil. Bazı geceler kendini State Fish İskelesi'nde *Andrea Gail*'in limana dönmesini beklerken buluyor; diğer zamanlarda arkadaşlarına sürekli şöyle diyor, "Bobby bu gece eve dönüyor, eminim bundan." Başkalarıyla çıkıyor, yaşamını bir şekilde sürdürüyor, ama onun gittiğini bir türlü kabullenemiyor. Ne bir ceset bulunuyor, ne de teknenin bir parçası ve o bunları, şu an bütün tayfanın bir adanın kumsalında oturmuş, margaritalarını yudumlarken gün batımını seyrediyor olabileceklerinin bir kanıtı olarak görüyor. Bir keresinde Chris rüyasında, Bobby'nin denizin altında sarışın güzel bir kadınla yaşadığını görüyor. Kadın aslında bir denizkızı ve Bobby artık onunla birlikte. Chris uyanıyor ve soluğu Crow's Nest'te alıyor.

ÖLEN denizcilerin aileleri trajediden haftalar sonra, Bob Brown'dan, kendisini sorumluluktan muaf tutmalarını isteyen bir mektup alıyorlar. Mektup nazik ve kısa, *Andrea Gail*'in "su geçirmez, sağlam, tam tayfalı-donanımlı-erzaklı, her bakımdan denize elverişli ve içinde bulunduğu göreve uygun" olduğunu söylüyor satırlar. Fakat maalesef denize yenik düştü. Sevdikleri ellerinden alınan birçok insana göre –Jodi Tyne, Debra Murphy– bu Bob Brown'dan aldıkları tek mektup. Ne bir başsağlığı kartı gönderiyor, ne de maddi yardım teklifinde bulunuyor; tek yaptığı kendisini olası yasal suçlamalar koruyacak bir mektup göndermek. Yaslı insanlarla yakından alakadar olamayacak kadar çekingen

veya mahcup olabilir elbette, fakat onlar durumu böyle görmüyorlar. Onlar için Bob "İntiharcı" Brown, kocaları gibi adamların sırtından yüz binlerce dolar kazanan bir işadamı. Bir kadının söylediğine göre, onu dava etmeye karar veriyorlar.

Altı *Andrea Gail* denizcisinin ölümü, 1970'lerin başında Kongre'den geçen ve 1990 yılında Anayasa Mahkemesi'nce yeniden düzenlenen bir kanuna, Açık Denizlerde Ölüm Kanunu'na giriyor. Açık denizde meydana gelmiş bir kusurlu ölümü ele alan hukuk davası "maddi" kayıpla, yani merhumun bakmakla yükümlü olduğu şahıslar için kazanıyor olduğu para miktarıyla sınırlı, bunun hukuksal ismi ise destekten yoksun kalma tazminatı. Örneğin Bobby Shatford çocuk yardımı için ayda 325 dolar veriyordu; eski karısının Açık Denizler Kanunu uyarınca bu para için Bob Brown'u dava edebilme hakkı var ve ediyor da. Oysa Ethel Shatford'un böyle bir hakkı yok, çünkü Bobby onun yasal bakıcısı değil. Oğlunu kaybetmiş olsa bile hukuksal olarak maddi kayba uğramadı.

Açık Denizler Kanunu, denizde ölümü gemi sahiplerinin kesinlikle sorumlu tutulamayacağı Tanrı takdiri bir hadise olarak gören, çıkarcı İngiliz Genel Hukuku'nun bir eseri aslında. Peki böylesi bir sorumluluk anlayışının sonu yok mu? Nasıl oluyor da insanlar bu şekilde ticaret yapabiliyorlar? Örneğin bu adamlar, bir ağaç kesme kazasında ölmüş olsalardı, aile fertleri bir yakının kaybı dolayısıyla işvereni dava edebilirlerdi. Ama açık denizlerde ise, hayır. Açık denizde –kıyının yaklaşık iki buçuk deniz mili açığından iti-

baren– her şey kaybolmaya başlıyor. Ethel Shatford'a oğlunun kaybından dolayı tazminat verilmesinin tek yolu, Bobby'nin ölümünün son derece ıstırap verici olduğunu veya Bob Brown'un teknenin bakımı konusunda ihmalkâr davrandığını ispatlamaktan geçiyor. Hiçbir iz bırakmadan ortadan kaybolan bir teknedeki acıları ispat etmek elbette ki imkânsız, ama ihmalkârlık öyle değil. İhmalkârlık bakım-onarım kayıtları, uzman şahitler ve önceki mürettebatın tanıklığı neticesinde ispatlanabilir.

Andrea Gail'in kayboluşundan haftalar sonra, David Ansell adındaki Bostonlu bir avukat, Bob Brown

aleyhine açılan kusurlu ölüm davasında Murphy, Moran ve Pierre'in şahsını temsil etmeyi kabul ediyor. Öteki davalara ise –Ethel Shatford'un açtığı kusurlu ölüm davası dahil– deniz hukukunda da uzmanlaşmış Bostonlu bir başka avukat bakıyor. Brown ismi Ansell için hiç de yabancı değil: On yıl önce Georges Sığlığı'nda *Sea Fever* adlı tekneden denize düşen adamın dul kalan eşini Ansell'in avukatlık şirketi temsil etmiş. Şimdi Ansell'in bir kez daha Bob Brown'un ihmalkârlığını ispatlaması gerekiyor. Brown'un kılıç filosundaki her tekne sahibi gibi hareket etmiş olması –yapısal değişiklikleri tedirginlikle izlemek, balina sırtı güverteyi aşırı yüklemek, stabilite testlerini tamamlamamak– davayı sağlama almaya ister istemez yeterli değil. Ansell çantasını topluyor ve Bob Brown'un beş yıl önce *Andrea Gail*'in hatlarını değiştirdiği St. Augustine, Florida'ya doğru yola çıkıyor.

Tersane, St. Augustine Trawlers, I.R.S. tarafından

kapatılmış ve satılmış, buna rağmen Ansell tersanenin eski müdürü Don Capo'yu arayıp buluyor ve kendisinden yazılı ifade vermesini rica ediyor. Capo bunu kabul ediyor. David Ansell noter ve Bob Brown'un avukatı huzurunda Capo'yu *Andrea Gail*'de ki tadilatlar konusunda sorgulamaya başlıyor:

Bay Capo, Bay Brown'un işlettiği teknede bildiğiniz kadarıyla bir gemi mühendisi mevcut muydu?

Hatırladığım kadarıyla yoktu.

Tekneye eklenen ağırlık miktarını tespit etmek için herhangi bir ölçüm, test veya değerlendirme yapıldı mı?

Hayır, efendim.

Hidrolik veya yaslama tekniğiyle olsun, herhangi bir stabilite testi uygulandı mı?

Hayır, efendim.

Capo'nun tanıklığı buraya kadar oldukça suçlayıcı gidiyordu. Brown bir gemi mühendisine danışmaksızın teknede çeşitli tadilatlar yapmış ve basit bir stabilite testi bile uygulamadan tekneyi suya indirmişti. Kılıçbalığı avcıları veya tersane kaynakçıları dışındaki herkes bu durumun alışılmadık –hatta ihmalkârlık– olduğunu düşünecektir, ama değil. Balıkçılık endüstrisinde bu en az barlardaki sarhoşlar kadar doğal bir şey.

Diğer teknelerle karşılaştırdığınızda *Andrea Gail*'i nasıl tanımlarsınız? diye soruyor Ansell sonunda, tabuta son çiviyi de çaktığını düşünerek. Capo duraksamadan cevap veriyor.

Ah, listenin en iyisi.

Ansell'in hücum hattının önü kesiliyor, ama başka yolları da var. Başlangıç olarak, içine kötü bir his düştüğü için yola çıkmasına altı saat kala tekneden çekip giden Doug Kosco'yla konuşabilir. Kosco ne biliyordu? Bir önceki seferde ters giden bir şey olmuş muydu? Kosco Florida'nın Cortez kasabasında bulunan A.P. Bell Balıkçılık Şirketi için çalışıyor ve denizde olmadığı zamanların çoğunda bir arkadaşının veya diğerinin evine düşüyor. Ulaşılması zor bir adam. "Nasıl söylesem, bu göçebe bir varoluş sanırım," diyor Ansell. "Böyle adamlar saat yedideki akşam yemeği için eve gelmezler. Bir gittiler mi de üç-dört ay gözükmezler."

Ansell uzun süre aradıktan sonra Kosco'yu ailesinin Bradenton'daki evinde yakalamayı başarıyor, ama Kosco'nun münakaşacı tavırlarından anlaşıldığı kadarıyla işbirliğine yanaşmaya pek niyeti yok. *Andrea Gail*'in başına gelenleri duyduğunda üç ay depresyona girerek işini kaybettiğini ve hastaneye yatmaktan güçlükle kurtulabildiğini anlatıyor. Bir ara Dale Murphy'nin ailesi onu yemeğe davet etmiş, ancak o bununla ilgilenmemiş, asla gitmemiş. Murph'ü en az Bugsy ve Billy kadar iyi tanıyordu ve tek düşünebildiği şuydu: Onun yerinde benim olmam gerekiyordu. Kosco sefere gitmiş olsaydı, muhtemelen son dakikalarını hayatı için –bu hayat için, şu an elinde bulundurduğu yaşam için– yalvararak geçirecekti. Bir anlamda dileği kendisine bağışlandı, ama şimdi bu onu kahrediyor.

Ansell'in çerçevesi kenarlardan daralmaya başlıyor. Kosco'nun şahitliğini kullanamaz çünkü adam berbat

bir halde; Sahil Koruma EPIRB'nin en ince ayrıntısına kadar incelendiğini ve *Andrea Gail*'in dengesiz olduğuna dair sabit bir kanıt bulunmadığını söyleyip duruyor, ama yetkililer nedense bu raporu ibraz etmiyorlar. Endüstrinin standartlarına göre tekne denize elverişli ve içinde bulunduğu göreve uygundu, Bob Brown'un bir ihmalinden değil de, mücbir sebepten dolayı batmıştı, yani Sahil Koruma, teknenin batışını Tanrı'nın bir takdiri olarak yorumluyordu. Teknenin cidarındaki değişiklikler devrilmesine yardımcı olmuş olabilirdi, ancak asıl neden bu değildi. Devrilmişti çünkü Yüzyılın Fırtınası'nın tam ortasındaydı ve bir yargıcın bunu başka türlü görmesine imkân yoktu. Ansell'in müvekkilleri bunun bilincinde ve mahkemeye başvurmadan uzlaşmaya karar veriyorlar. Muhtemelen pek fazla alamayacaklar –seksen-doksan bin kadar– ama böylelikle Bob Brown'ın mahkemede aklanması riskini de almamış olacaklar.

Ansell irat bağlama görüşmelerine başlıyor, öteki davalar da karşılıklı müzakereye yatırılıyor. *Andrea Gail*'in göreli stabilitesi bundan böyle mahkemede asla tartışılmayacak.

TEKNE'NİN batışından yaklaşık bir yıl sonra, Crow's Nest'ten içeri tıpatıp Bobby Shatford'a benzeyen biri giriyor ve bir bira söylüyor. Barın önüne sıralanmış tüm müdavimler dönerek adama bakıyorlar. Barmenlerden biri adeta küçük dilini yutacak oluyor. Nöbeti yeni devreden Ethel, adamı daha önce kasabada gördüğü için insanların ona neden böyle baktıklarını

kendisine açıklamaya başlıyor. Geçen sene yitirdiğim oğluma çok benziyorsun, diyor. Duvarda bir resmi var.

Adam duvara doğru yanaşıyor ve fotoğrafı incelemeye koyuluyor. Bobby üzerinde tişört, başında şapka ve gözünde güneş gözlükleriyle Balıkçı Rıhtımı'nda ayakta duruyor. Kollarını kavuşturmuş, yana doğru hafifçe meyletmiş ve objektife gülümsüyor. Fotoğraf Chris'le birlikte kasabayı turladığı günlerden birinde çekilmiş, Bobby çok mutlu görünüyor. Üç ay sonra bir ölü olacağından habersiz.

Tanrım, bu fotoğrafı anneme yollasam kesin ben zanneder, diyor adam. Farkı asla anlayamaz.

Çok şükür adam bir marangoz, balıkçı değil. Şayet balıkçı olsaydı, birasını son damlasına kadar içtikten sonra bir bar taburesine kurulur ve olayları biraz düşünürdü. Teknede çalışan insanlar içlerinden bazılarının mimlendiği ve deniz tarafından bir gün derinlere çağrılacağı düşüncesine tahammül etmeye çalışırken çıldıracak gibi olurlar. Boğulan bir adama tıpatıp benzeyen birisi ise böyle bir bunalım için biçilmiş bir adaydır; dolayısıyla tüm tekne arkadaşları da. Yunus Peygamber mimlenmişti ve teknedekiler bunu biliyordu. Murph mimlenmiş ve bunu annesine söylemişti. Adam Randall da mimlenmişti ama farkında değildi. Daha önce de paçayı son anda kurtardığı birkaç durumla karşılaşmıştı. *Andrea Gail* sulara gömüldükten sonra kız arkadaşı Chris Hansen'e anlattığına göre, o gün teknede gezinirken teninde soğuk bir esinti hissetmiş ve mürettebattan kimsenin geri dönmeyeceğini anlamıştı. Buna rağmen onlara bir şey söylemedi, çünkü sahil şeridinde bu asla

yapılmaz –altı adamı karşınıza alıp da boğulacaklarını hissettiğinizi söyleyemezsiniz. Herkes işini talihine bırakır, boğulur ya da boğulmaz, bu kadar basit.

Bir de ölümün eşiğinden dönmüş olanlar var. Kosco, Hazard, Reeves –şu an bu insanlar çoktan sona ermiş olması gereken hayatları yaşıyorlar ve bunu şartların ılımlı tutumuna borçlular. Denizde sert bir fırtınaya yakalanan insanlar bir dereceye kadar ölümü tatmış demektir, bu gerçek onları rüzgâr esmeyi bıraktıktan, dalgalar yatıştıktan çok sonra bile değiştirmeye devam edecektir. Savaş veya büyük bir yangın gibi fırtınanın etkileri de, insanlar üzerine dalga dalga yayılmaya yıllarca devam eder, bazen yeni kuşaklar bile bu dalgalanmalardan nasibini alır. İnsanların yaşamlarını kıyı boyundaki yapılar gibi giderek aşındırır, artık hiçbir şey eskisi gibi değildir.

"Patronum beni bir otele götürdü ve yaptığım ilk şey üç bardak sek votka yuvarlamak oldu," diye anlatmaya başlıyor Judith Reeves, 31 Ekim günü Halifax'ta *Eishin Maru 78*'den indikten sonra yaptıklarını. (Çarkçı sintinedeki bazı halatları kullanarak dümenin idaresini eline almayı başarmış. Kaptanın köprüden yağdırdığı emirler doğrultusunda halatları sağa sola çekerek tekneye yön vermiş ve fırtınadan bu şekilde sağ salim kurtulabilmişler.) "Annemi aradım, ardından ev arkadaşımı. İlk gece boyunca gözüme uyku girmedi, çünkü otel odası sallanmıyordu. Ertesi sabah CBS kanalının 'Öğle Ortası' haber programı için burada benimle bir röportaj yaptılar; ardından başka bir röportaj için CBS stüdyolarına gittim. İşte ilk defa o an korktum. Sigara

ve içkiye başladım, üçüncü röportaja gittiğimde perişan haldeydim. Çekimi canlı yapmak istediler ve ben şöyle dedim: 'Bundan emin misiniz?' İki-üç haftadır medya arasında *çok* revaçtaydım, yani demek istediğim, tüm ülke benim için dua ediyordu ve bu çok yüce bir şeydi. Fakat daha sonra annemle babamı görmek üzere Aralık'ta eve gittim ve buraya geri döner dönmez kendimi depresyonun içinde buldum. Epey kilo verdim ve o uzun ağlama krizlerine girdim. Anladım ki, o yüksek seviyeyi ancak ruhen yıkılana kadar koruyabiliyorsunuz; sonunda tekrar sıradan bir insan oluveriyorsunuz."

Reeves balıkçılık gözlemcisi olarak çalışmayı sürdürüyor ve sonunda bulunduğu teknelerden birinde bir Rus balıkçısıyla tanışarak evleniyor. Denizde geçirdiği o zor günler boyunca ölüm düşüncesiyle yoğrulan bir diğer kişi de Karen Stimpson, ruhsal olarak Reeves'den daha hızlı çökse de onun kadar kötü olmuyor. Kurtarma operasyonunun hemen ardından bir arkadaşının Boston'daki dairesinde kalmaya başlayarak, muhabirlerden uzak duruyor ve ertesi gün dışarıda bir Cappuccino içmeye karar veriyor. Köşe başındaki kafelerden birine giriyor, siparişini veriyor, ardından hesabı ödemek üzere cebinden bir tomar banknot çıkarıyor. Paralar tuzlu sudan sırılsıklam olmuş. Yazarkasanın başındaki adam bakışlarını kadının yüzünden kâğıt paralara çevirdikten sonra tekrar kadına bakıyor ve şöyle diyor, Sizi tanıyorum! Siz tekneden kurtardıkları kadınsınız!

Stimpson dehşete düşüyor; parayı adama doğru iti-

yor, fakat o elleriyle "istemez" işareti yapıyor. Yoo, hayır, bu bizden. Tanrı'ya şükür yaşıyorsunuz.

Tanrı'ya şükür yaşıyorsunuz... Stimpson daha önce bunu hiç bu açıdan görmemişti ama, doğruydu, şu an Georges'un dondurucu koyu derinliklerinde girdaplarla raks ediyor da olabilirdi. Stimpson kahvesini kaptığı gibi kapıdan dışarı fırlıyor ve hıçkıra hıçkıra ağlamaya başlıyor.

RICK Smith'i arama çalışmalarına son verildikten iki hafta sonra Marianne'e, Westhampton Kumsalı, Long Island'da oturan John Monte adlı birisinden telefon geliyor. Adam medyum olduğunu ve Rick Smith'in halen hayatta olduğunu söylüyor. Suffolk Hava Üssü'nü aradığını ve Smith için yeniden bir arama başlatmak istediklerini öğrendiğini söylüyor.

Marianne allak bullak oluyor. Kocasının öldüğü gerçeğini kabullenmesi iki hafta almıştı; şimdiyse kendisinden umutlarını yeniden kamçılaması bekleniyor. Rick'in halen hayatta olması mümkün değil, fakat bir arama operasyonunun önüne geçtiğinde insanların onun hakkında düşünecekleri Marianne'i korkutuyor, dolayısıyla operasyona razı oluyor. Üsteki kurtarma paraşütçüleri de aynı şeyden endişe duydukları için –Marianne ne düşünecek– operasyona razı oluyorlar. John Monte, o bölgeden John Jiras adlı bir avukatın olayla ilgilenmesini sağlıyor. Jiras, New York Eyaleti Temsilcisi George Hochbrueckner'a arama çalışmalarının yeniden başlatılmasını talep eden bir mektup yazıyor. Hochbrueckner mektubu Birleşik Devletler Sahil Koruma

Komutanı Amiral Bill Kime'a bizzat iletiyor; mesele emir-komuta bünyesindeki süzgeçten geçtikten sonra dönüp dolaşıp aynı yere, Boston'daki D1 Comcem'a dönüyor. Aramanın ne kadar dikkatli yapıldığını ve bir insanın yirmi altı gün boyunca denizde sağ kalmasının ne denli olanaksız bir şey olduğunu beyan eden bir cevap mektubu kaleme alınıyor ve Kime'a uzanan basamaklardan çıkmak üzere gönderiliyor. Bu arada Monte, araması için Marianne'e bir dizi basın irtibat telefonu veriyor, amacı meselenin geniş kitlelerce duyulmasını sağlamak –tabii kendi adının da. "Yaşamımda bir tek o zaman aklımı kaçırmak üzere olduğumu hissettim," diyor Marianne. "Sonunda ona defolup gitmesini söy-

ledim. Buna daha fazla dayanamazdım."

Marianne kocasının ölümünü idrak etmeye olaydan ancak bir ay kadar sonra kabulleniyor. Uçaklar kalkmaya devam ettiği sürece de küçük bir umut parçasını kalbinden eksik edemiyor, bu onu sancılı bir gayya kuyusunun içinde tutsak bıraksa bile. Rick'in ölümünden haftalar sonra, rüyasında yüzünde kederli bir ifadeyle onun kendisine doğru yaklaştığını ve 'Üzgünüm.' dedikten sonra kendisini sımsıkı kucaklayarak kaybolduğunu görüyor. Bu şimdiye kadar onu rüyasında ilk görüşü ve sadece sıradan bir vedadan ibaret. Marianne çocuklarını Rick'in Pennsylvania'daki kasabasında düzenlenen bir anma merasime götürüyor; Long Island'dakine götürmüyor, çünkü orada çok sayıda televizyon kamerası olacağının farkında. ("Çocuklar kederlerini kalabalık karşısında göstermezler. Onlar yataklarına uzanmış, 'Babamın bana kitap okumasını istiyorum,' derken gösterirler bunu," diyor Marianne.)

George Bush onun şahsına bir taziye mektubu gönderiyor, Eyalet Valisi Mario Cuomo da öyle. Marianne bir dul olarak insanları son derece huzursuz ettiğini fark ediyor; ondan ya uzak duruyor ya da ona bir kötürüm gibi davranıyorlar. Bir F-16 filosunda elektronik teknisyeni olarak çalışmaya başlayan Marianne Smith, bundan sonraki dul yaşamına hukuk fakültesine gidip bir avukat olarak göğüs germeye karar veriyor.

John Spillane kurtarma paraşütçüsü sıfatının yanı sıra, New York'da itfaiyeci olarak görev yapmaya başlıyor. Bir gece itfaiye alarmlarıyla gözlerini açıyor ve her nedense odanın ışıkları yanmıyor. Spillane dehşet içinde. Kendini çıkış sırığının başında düşünürken buluyor, "Her şey yolunda, bunu daha önce de yaptın, soğukkanlı ol yeter." Zifiri karanlık, fazla zaman yok ve aşağı inmek zorunda, tüm algıladığı bu –helikopterdeki durumun tıpatıp aynısı. Spillane sonunda nerede olduğunu anladığında tüm itfaiye elbiselerini giymiş oluyor. Tamamen uyanık ve gitmeye hazır.

Fırtınanın insanlarla işi henüz bitmiş değil; etkileri yaşamlarının derinliklerine doğru aksetmeye devam ediyor. Suya mecburi inişten on sekiz ay sonra, daha tam olgunlaşmadan önce bile meteorologların "Tüm Fırtınaların Anası" olarak adlandırdıkları bir poyraz kıyı bölgesinde hiddetle kükremeye başlıyor. Bu fırtına neredeyse bir kasırganın özelliklerine sahip, belirgin bir gözü var ve merkezi barometik basıncı vahim derecede düşük. Bir gemi rotasında seyrederken dalga yüksekliklerinin *iki saatten kısa bir sürede* bir metreden altı metreye çıktığında şahit oluyor. Fırtına Kuzey Ca-

rolina dağlarına bir metre otuz santim kalınlığında kar bırakıyor ve Delaware'den Boston'a kadar tüm zamanların barometrik rekorlarını kırıyor. Rüzgârın Meksika Körfezi'ndeki hızı saatte yaklaşık 100 deniz milini buluyor, Sahil Koruma'nın sadece ilk iki günde teknelerden kurtardığı insan sayısı ise 235. Dalga yükseklikleri Doğu Sahili açıklarının çoğu yerinde on sekiz metrenin üzerinde ve Nova Scotia açıklarında otuz metreye tırmanıyor. Veri şamandıralarının kaydettiği istatistiksel olarak anlamlı dalga yükseklikleri –en yüksek üç değerin ortalaması– *Andrea Gail*'i batıran fırtınadakilerin yalnızca yarım metre altında. "Halloween Borası," diye adlandırılan bu fırtına, yüzyılın en kuvvetli poyrazı olma özelliğini az bir farkla eline alıyor.

Bu fırtınanın tam kucağına düşense 175 metrelik *Gold Bond Conveyor*, iki yıl önce *Satori*'nin mayday çağrısını Boston'a ileten şilebin ta kendisi. *Gold Bond Conveyor* şilebi Halifax'la Tampa arasında düzenli seferlerle alçıtaşı cevheri taşıyor ve 14 Mart günü, Billy Tyne'ın battığı yerin yaklaşık olarak yüz deniz mili güneydoğusunda. Tüm Fırtınaların Anası'yla karşılaşıyor. Bu şilep her iki fırtınayla da güçlerinin doruğundayken rastlaşan tek gemi, zaten bu ikisi yüzyılın en kuvvetli poyrazları. Durum böyleyken geminin mimlendiğini, hatta biraz ileri gidip lanetlendiğini söylemek pek de yanlış olmaz. O akşam kaptan, telsizle Halifax'ı arayarak üst güvertede dalgaların kırıldığını bildiriyor. Gece yarısından hemen sonra tekrar arıyor, bu kez gemiyi terk etmekte olduklarını bildirmek için. Dalgalar otuz metre ve karanlıkta kar taneleri savruluyor. Sular otuz üç adamı bordadan alıp götürüyor ve bir daha asla görülmüyorlar.

Fakat henüz bitmiş değil; Halloween Borası'nın tıklatması gereken son bir kapı daha var. Adam Randall devamlı olarak *Mary T*'de çalışan bir balıkçıyken, Şubat ayında Albert Johnston'ın tekneyi tamirat için karaya alması üzerine geçici olarak iş bulması gerekiyor. Georgetown, Güney Carolina'dan gelen *Terri Lei* adlı bir orkinos pareketecisinde bir süre sonra iş buluyor. *Terri Lei* son derece tecrübeli bir tayfası olan büyük ve sağlam yapılı bir tekne; Mart'ın sonunda da denize açılması planlanıyor. Chris Hansen, Randall'ın kız arkadaşı, onu güneye gidecek uçağa binmek üzere arabayla Logan Havaalanı'na bırakıyor, fakat şiddetli tipi –Tüm Fırtınaların Anası– yüzünden bütün uçuşlar ertelenmiş durumda. Randall'ın uçuşu ertesi güne kalıyor, ancak daha sonra Güney Carolina'dan telefonla aradığında, Chris onun için kaygılandığını anlatıyor. Sen iyi misin? Sesinde tuhaf bir şeyler var sanki, diyor.

Hıı, iyiyim, diyor Randall. Bu sefere çıkmayı hiç istemiyorum. Gerçi iyi olacak –belki iyi para kazanırım.

Yola çıkmadan önceki gece, *Terri Lei* tayfası yerel bir bara gidiyor ve orada başka bir teknenin adamlarıyla kavgaya girişiyorlar. Birçoğu gözünü hastanede açıyor, ama ertesi gün berelenmiş ve yaralanmış da olsalar *Terri Lei* tayfası bandajlarını sökerek denize açılıyor. Charleston'ın doğusuna doğru kıta sahanlığının hemen açığındaki derin sularda avlanacaklar. Mevsim ilkbahar, balıklar Gulf Stream'e doğru çıkıyorlar; biraz şansla on beş - yirmi takımla seferi tamamlayabilirler. Altı Nisan gecesi takımları atmayı bitiriyorlar ve ardından Randall denizden-karaya telsizinden Chris'i arıyor.

Yarım saatin üzerinde konuşuyorlar –denizden-karaya ucuz değil, Randall'ın telefon faturası muntazaman beş yüz doları buluyor– ve Chris'e bir ara kötü havayla karşılaştıklarını ama geçtiğini ve tüm takımların suda olduğunu söylüyor. Ayrıca onu kısa zamanda arayacağını da ekliyor.

Randall herhangi bir kategoriye giremeyecek kadar sağlam bir adam. Usta bir balıkçı ve gemi kaynakçısı, ama muhtelif zamanlarda meslek olarak berberliği veya hastabakıcılığını da düşünmüş. Bir kolunda bir yelkenli, öbüründe ise bir gemi çapası dövmesi var, elinin üzerindeki yara izi iğne iplikle kendine dikiş atmak zorunda kaldığı günün yadigarı. Saçları İngiliz rock yıl-

dızlarının uzun sarı saçlarını çağrıştırıyor ve ancak çok çalışan bir adamda olabilecek kaslı bir yapısı var. ("Çekiçle vursanız bile bir şey olmaz," diyor Chris Hansel.) Randall bazen teknenin çevresinde hayaletlerin dolaştığını hissettiğini söylüyor, denizde ölen insanların hayaletleri. Huzursuzlar. Geri dönmeyi istiyorlar.

Ertesi sabah *Terri Lei* tayfası çalkantılı deniz ve kesik kesik soluyan rüzgâr eşliğinde takımları çekmeye başlıyor. Karadan 110 deniz mili açıktalar ve civarda çok sayıda tekne var; Delaware'den Güney Amerika'ya yol almakta olan bir şilep de buna dahil. Sabah saat 08.45'te Charleston Sahil Koruması bir EPIRB imdat sinyali alıyor, durumu araştırmak üzere bölgeye derhal iki uçakla bir kotra gönderiliyor. Bu yanlış alarm olabilir –hava mutedil ve hiçbir gemiden tehlike uyarısı gelmiş değil– ama ne olursa olsun çağrıya cevap vermeleri gerekiyor. Radyo sinyalini takip ediyor ve

çok geçmeden suyun üzerine saçılmış birtakım güverte teçhizatının ortasında EPIRB'yi tespit ediyorlar. Biraz uzakta kubbesi yukarıya dönük bir can salı yüzmekte, yanında *Terri Lei* yazılı.

Teknenin kendisi ortadan kaybolmuş ve saldan sinyal gönderen de yok, durumu araştırmak için suya bir yüzücü atlıyor. Kulaçlarını giderek hızlandırıyor ve salın üzerindeki cankurtaran iplerinden birine tutunarak kendini yukarı çekiyor. Sal bomboş. *Terri Lei*'den kimse sağ çıkamıyor.

TEŞEKKÜRLER...

BU kitabı yazarken karşılaştığım en büyük güçlüklerden biri Halloween Borası'nda yaşamını yitiren denizcileri –artık bu ne derece mümkünse– tanıma gerekliliğiydi. Bunun yolu arkadaşları ve aileleriyle görüşmek, yeni yeni iyileşmeye başlamış yaraları ister istemez açmaktan geçiyordu. Bu düşünceyle Shatford ailesine, Chris Cotter, Tammy Cabral, Debra Murphy, Mildred Murphy, Jodi Tyne, Chris Hansen ve Marianne Smith'e içten teşekkür ederim.

Fırtınadan sağ kurtulanların da anlatılması güç hikayeleri vardı, bu yüzden Judith Reeves, Karen Stimpson, John Spillane ve Dave Ruvola'ya yaşadıklarını olanca açıklığıyla dile getirdikleri için minnettarım. Ayrıca balıkçılık konusundaki sorularımı yanıtsız bırakmayan, Crow's Nest'te bana bira ısmarlayan, balıkçı tekneleriyle açılmamı sağlayan ve çok zaman bana denizi öğreten bütün insanlara teşekkürlerimi sunarım. Bu insanlar –özel bir sıralama olmaksızın– Linda Greenlaw, Albert Johnston, Charlie Reed, Tommy Barrie, Alex Bueno, John Davis, Chris Rooney, "Sert" Millarel, Mike Seccareccia, Sasquatch, Tony Jackett ve Char-

lie Johnson'dır. Bunlara ilave olarak, Bob Brown, teknesinin kaybıyla ilgili tüm o hassas konulara rağmen benimle konuşma nezaketini gösterdi, ona da teşekkür ederim.

Bu kitaba konu olan malzeme önce *Outside* dergisinde bir yazı olarak yayınlandı; buradaki editörlere yardımlarını esirgemedikleri için teşekkür etmeliyim. Los Angeles'da yaşayan Howie Sanders ve Richard Green'e de öyle.

Son olarak, arkadaşlarıma ve aileme metnin müsveddelerini defalarca okuma zahmetini gösterdikleri için ve elbette editörüm Starling Lawrence'a, asistanı Patricia Chui'ye ve yayın temsilcim Stuart Krichevsky'ye sonsuz teşekkürlerimi iletirim.



Halide romanının fonunu 19. yüzyılın kapanış yıllarının büyülü ve gizemli İstanbul atmosferi oluşturuyor. Bu roman, baskıcı yönetim altında bulunan bir halkın, Osmanlı kadınının çaresizliğinin bir hikayesi.

Amarikan kız kolejinin ilk türk mezunu olan Halide Edip bu çemberi kıracaktır gerçi, ama geleneğin köklerinden de kopmayacaktır.

Anadolu'nun doğurduğu değerlerden Elia Kazan'ın karısı olan Frances Kazan, hayal gücüyle kurduğu bu romanında Halide Edib'in çocukluk ve gençlik dönemini, Cumhuriyetle birlikte yok olan Osmanlı konak yaşamını, asude harem yaşantısının kuytu köşelerini, inaçlı bir toplumda Batılılaşmanın yarattığı çatışmaların yansımalarını derinden yakalıyor. Doğu ile Batının kaçınılmaz olarak birbirine zıt kutuplar olduğu görüşünü sorguluyor; her iki kültürüde tanıyan, özümseyen duyarlı bir Osmanlı kadınının zihninde, bu iki farklı dünyanın bütünleşip yeni bir değer yaratabileceğini düşündürüyor.



Amazon ormanlarının derinliklerindeki küçük bir köyde yaşayan **Anamaya,** İnka saldırısından sağ çıkarak, Dört Bucak imparatorluğunun kuzeydeki başkenti Quito'ya götürülür. Ölüm döşeğindeki Tek Efendi **Huayna Capac,** gözleri göl mavisi bu tuhaf kızın Ay tanrıçası tarafından gönderildiğine inanır. Acılarını hafifletmesi için onu yanında alıkoyar. Son gecesinde, inkaların tüm sırlarını emanet ettiği **Anamaya'ya** "geleceği" de fısıldar.

Güney Amerika'nın Büyük Okyanus kıyısındaki "altın" Tumbez kentini keşfeden **Pizarro**, İspanya kralından Peru valisi ünvanını almak peşindedir. Bu arada, Engizisyonun pençesinden zor kurtulan **Gabriel**'le yolları kesişir. Omzunda bir puma lekesi taşıyan delikanlı, şan ve şöhrete kavuşmak için talihini Yeni Dünya'da denemeye karar verir.

Fakat, **Anamaya** ile karşılaştığında dudaklarından şu sözler dökülecektir:

"Düşümün arkasında başka bir düş varmı?, ama ben bilmiyormuşum."



İspanyadan gelen Konkistadorlarla İnkaların acı dolu çatışması devam ediyor.

Birbirlerine, iki insanın yaşayabileceği en derin aşkla bağlı olan Gabriel ile Anamaya'yı ayıran bu büyük savaş, aynı zamanda iki farklı uygarlığın mücadelesi.

Ancak önce Gabriel, sonra da Anamaya bu umutsuz savaştan çekiliyor.

Onları, bizlerle birlikte gizemin derinliklerine çeken bir yolculuğa çıkıyorlar.

Savaşın yıkıcılığından aşkın yaşam vericiliğine doğru bir yolculuk bu.

Machu Picchu'nun Işığı, ilkel dürtülerin egemenliğindeki insanın yüreğini aydınlatabilecek mi?

Soluk soluğa süren serüven, bu dönemecinde bizleri nerelere götürecek?



İnanılmaz olan gerçekleşti!

Cajamarca'daki büyük katliamdan sonraki korkunç gecede, İmparator Atahuallpa tutsak edildi. Atahuallpa altınla özgürlüğünü satın alabileceğini umut ediyordu, yığınla altınla... Asla yeterli olmayacak kadar çok altınla...

Böylece Konkistadorlar efsanevi Cuzco'ya, altın tapınaklı şehre bir sefer düzenlemeyi kararlaştırdılar! Tuzaklarla dolu bu yolculuk amansız olacaktı; çünkü İnka halkı ilk kez baş kaldıracaktı!

Bu karmaşada Anamaya imparatoruna sadık kalmak isteyecek; Gabriel'in ise Yüzbaşı Pizarro'nun yanında yer almaktan başka seçeneği kalmayacaktı!

Kusursuz Fırtına

SEBASTIAN JUNGER

Korkunç bir fırtınaydı; dalgalar metrelerce yükseliyor, koca teknelerin üstünü tamamen örtüyordu. Meteorologların dediğine göre bu "kusursuz fırtına"ydı. 1991'in Ekim'inde Andrea Gail'i vurdu ve teknenin altı kişilik mürettebatından bir daha haber alınamadı.

Kılıçbalığı avcılarının tehlikeli dünyasına giren Sebastian Junger, çaresizliğin, cesaretin ve mücadelenin öyküsünü anlatıyor. Bu mücadelede bazıları kahraman, bazıları kurban oluyor.

Kusursuz Fırtına'da tuzlu havanın yakıcı tadını genzinizde, boğulmanın kendini zorla kabul ettiren gücünü ciğerlerinizde hissedeceksiniz.

Bu, okyonusla savaşan adamların gerçek öyküsüdür...

ISBN 978-975-322-540-3

